

Unikátní ilustrovaný průvodce světem bojové techniky

● 1400 modelů ● 1. a 2. světová válka ●

ENCYKLOPEDIE HISTORICKÝCH VOJENSKÝCH VOZIDEL

Bart Vanderveen



IVO ŽELEZNÝ

Bart Vanderveen

ENCYKLOPEDIE HISTORICKÝCH VOJENSKÝCH VOZIDEL

Přeložil George J. Dvorsky

IVO ŽELEZNÝ
PRAHA

VĚNOVÁNÍ

*Margo, Margaretě a Jacqueline za to,
že to se mnou celá ta léta vydržely.*

© Bart Vanderveen, 1989

Translation © George J. Dvorsky, 1999

ISBN 80-240-0805-X

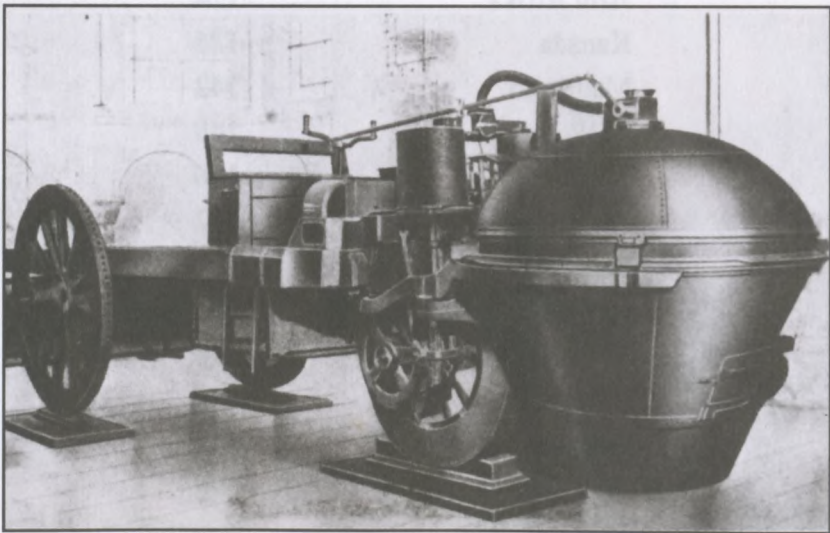
OBSAH

Předmluva	6
Úvod	8
Počátky	10
Argentina	16
Austrálie	18
Belgie	26
Československo	32
Dánsko	44
Francie	46
Indie	70
Irsko	76
Itálie	78
Japonsko	110
Jižní Afrika	124
Kanada	126
Maďarsko	142
NDR	148
Německo	150
Nizozemsko	192
Polsko	200
Rakousko	206
Sovětský svaz	214
Spojené státy	232
Švédsko	310
Švýcarsko	320
Velká Británie	330
Zkratky	398

PŘEDMLUVA

Ačkoliv obě světové války přečkalo poměrně dost bojových i přepravních vozidel, zvláště ve vojenských muzeích, trvalo až do konce 60. let, než se o zachování vozidel z druhé světové války začali zajímat soukromí sběratelé. Z tohoto období jsou dnes po celém světě v rukou jednotlivců (a stále více i muzeí) tisíce kolových, pásových a kolopásových vozidel. Mnoho majitelů se sdružuje v klubech; běžné jsou rallye i jiné související aktivity. Druh vlastnictví a typy vozidel se liší od jediného jízdního kola až k velkým sbírkám stovek i více kusů, které jsou, nebo naopak nejsou, přístupné veřejnosti. Liší se také kvalitou restaurátorských prací, od průměrnosti až ke stavu „jako nové“.

Vlastnictví příslušné literatury je téměř stejně důležité jako vlastnictví ně- kterého vozidla: vojenské vozidlo není kompletní bez autentických technických příruček a seznamu součástek, který byl k vozidlu vydáný. Trh za ta léta zaplavilo obrovské množství nově napsané, ale i z různých zdrojů sestavené literatury. To vše je součástí široce rozšířeného zájmu a snah uchovat pro budoucnost a pro osobní uspokojení samohybné památky, zvláště ty ze druhé světové války, z období, které tolik ovlivnilo život dvacátého století.



První samohybné vozidlo na světě bylo navrženo pro vojenské použití: Cugnotův parní tahač z roku 1769/70.



Kola a pásy v 60. letech: Nakládání na tankový tahač Thornycroft Mighty Antar britské armády.

Navíc vedle vozidel z druhé světové války bylo – naštěstí – zachráněno a restaurováno také mnoho výrobků ostatních období. Tato vozidla obvykle zastupují dobu nebo událost, která má pro majitele nějaký zvláštní význam.

Wheels & Tracks – časopis mezinárodního přehledu vojenských vozidel – začal vycházet v roce 1982 a je zcela věnovaný zacházení s původními i restaurovanými vojenskými vozidly širokého okruhu včetně mnoha experimentálních typů, které byly zkonstruovány a vyzkoušeny jako prototypy, ale nikdy se nedostaly do sériové výroby. Více podrobností o časopisu naleznete v závěru této knihy.

Tento přehled je referenční příručkou, předkládající fotografie a podrobnosti o většině vojenských vozidel, která odvedla svou práci ve druhé světové válce i po ní. Uživatel dokáže určit většinu typů, se kterými se může setkat, ať už v reálné nebo obrazové podobě. Kniha z větší části nahrazuje dřívější autorovo trio přehledů, které dlouho bylo jediným srovnatelným souhrnem informací na tomto poli.

Poděkování patří těm, kdo umožnili vznik knihy, ať už pouhým povzbuzováním nebo poskytnutím fotografií a informací – v období delším než čtyři desetiletí.

Bart Vanderveen

ÚVOD

Záměr

Tento přehled poskytuje ilustrované určovací podrobnosti a stručné technické a všeobecné údaje o většině účelově postavených vozidel, která sloužila ve druhé světové válce, před ní a také po ní jako první generace poválečných taktických vozidel. Mnohým z nejvíce rozšířených typů je věnována celá strana této publikace.

Rozsah

Důraz je kladen na hlavní typy typických vojenských vozidel od poloviny 30. do konce 50. let. Vozidla cizí výroby, byla-li používána ve víceméně standardní podobě, naleznete u země původu. Typy s místní karoserií nebo jinou nástavbou, avšak postavené na základě dováženého (často montovaného) podvozku, jsou obvykle uvedeny pod hlavičkou státu, který je používal.

Označování a definice

Všude tam kde je to v knize praktické, se používá jednotný systém označování vozidel, bez ohledu na zemi použití nebo původu. Příklad: Nákladní automobil, třítunový, 6x6, je šestikolovým (třínápravovým) nákladním vozidlem s pohonem šesti kol (tři náprav) a užitečným nákladem 3 tuny; „4x2“ označuje čtyřkolové (dvounápravové) vozidlo s pohonem dvou kol (jedné nápravy) atd. Z tohoto důvodu jsou dvojitá kola považována za jednoduchá. Pokud není uvedeno jinak, motory jsou namontovány vpředu, jsou zážehové a chlazené vodou. Zavěšení je na listových pérech umístěných na tuhé nápravě/tuhých nápravách, pokud není uvedeno jinak. Objem paliva představuje objem pevné nádrže/pevných nádrží. Značení pneumatik je dvojitě: a) B-D, kde B je šířka pneumatiky v mm nebo in, D je dosedací průměr ráfku v in; b) AxB, kde A je jmenovitý průměr pneumatiky v mm nebo in, B je šířka pneumatiky v mm nebo in.

Rozměry a hmotnosti

Tam kde jsou udávány, platí tyto informace pro zobrazené vozidlo (v případech celostránkového popisu na fotografii v úvodu) a jsou v metrických jednotkách, doplněných jednotkami britsko-americkými u států, kde se používají. Rozvor je vzdálenost mezi středy předních a zadních kol, nebo v případě vozidel s více nápravami, středem tandemového podvozku. Hmotnost vozidel s nepancéřovanou nástavbou, pokud není uvedeno jinak, je přibližná čistá hmotnost (bez nákladu); u obrněných bojových vozidel je to hmotnost standardně k boji vyzbrojených vozidel a je opět přibližná. Celková hmotnost představuje pohotovostní hmotnost plus užitečný náklad.

Další informace

V časopise *Wheels & Tracks* je podrobně popisováno stále větší množství vojenských vozidel. Ve většině případů, pro které to platí, je uvedeno také příslušné číslo časopisu.

Opravy

Použili jsme nejlepší a nejspolehlivější zdroje, přesto však často existují rozdíly mezi údaji poskytnutými výrobcí a uživateli, platí to zejména o rozměrech a hmotnosti. Nelze proto přijmout zodpovědnost za možné chyby. Uvítáme nové opravy a doplňky, ale ještě raději bychom k nim dostali do rukou autentické důkazy.

Přepočty

Délka

1 inch (palec; 1" nebo 1 in) = 25,40 mm
1 foot (stopa; 1' nebo 1 ft) = 12 in = 304,8 mm = 0,30 m
1 milimetr (mm) = 0,039 in
1 centimetr (cm) = 10 mm = 0,39 in
1 metr (m) = 1 000 mm = 39,37 in = 3,28 ft

Hmotnost

1 kilogram (kg) = 2,2 lb (libry)
1 pound (libra; lb) = 0,45 kg
1 quarter (čtvrť; qtr) = 28 lb = 12,70 kg
1 cwt = 4 qtr = 112 lb = 50,80 kg
1 (metrická) tuna = 1 000 kg = 0,98 dlouhé tuny = 1,1 krátké tuny
1 dlouhá tuna = 20 cwt = 1,12 krátké tuny = 1 016 kg
1 krátká tuna = 2 000 lb = 0,89 dlouhé tuny = 907,2 kg

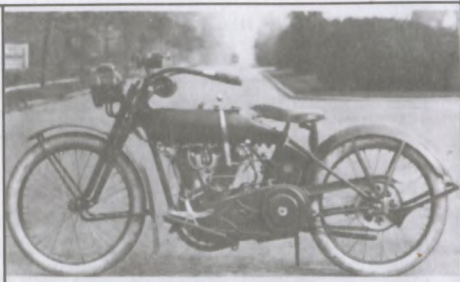
Obsah

1 kubický centimetr (cm³) = 0,061 cu in
1 litr (l) = 1 000 cm³ = 61,025 cu in
1 cubic inch (kubický palec; cu in) = 16,39 cm³
1 imperial gallon (UK galon; gal) = 1,2 US gallon (amerických galonů) = 4,55 litrů
1 US gallon = 0,833 imperial gallon = 3,79 litrů

POČÁTKY

Mechanizace armád začínala postupně asi na přelomu století a v průběhu první světové války dosáhla úrovně, jakou si dokázal představit jen málokdo. Poté, co po roce 1918 skončilo zabíjení, se tyto činnosti zpomalily, protože jim byla přisuzována jen malá důležitost. Většina vojenských vozidel ve službě byla variantami pozůstatků z války nebo jejich úpravami.

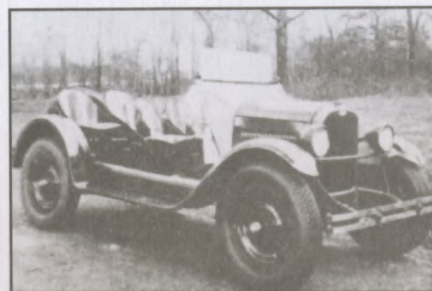
V této části zobrazujeme náhodný výběr typických vojenských vozidel používaných od těchto počátečních let motorizace až do doby popisované v této knize.



Nahoře jsou některé z motocyklů první světové války: Harley-Davidson (americký), NSU (německý s dvouválcovým vidlicovým motorem) a britský plochý dvouválec Douglas.

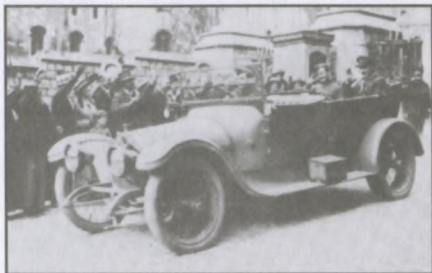
Vlevo je první německé vojenské auto, šestimístný Daimler s náhonem řetězem, který se objevil v roce 1900.

Ve druhé polovině 20. let (dole) začaly některé státy používat vozidla vojenských vzorů postavených na nových civilních podvozcích, tento vývoj vyvrcholil takovými věhlasnými značkami, jako byl Jeep. Znázorněny jsou typický americký Chevrolet a britský Austin 7, obě vozidla jsou typy z let 1927/28.



Většina automobilů v 1. světové válce byly existující modely té doby, které se daly samozřejmě nejsnadněji získat. Početnost značek a modelů však měla vážný nedostatek v případě nutnosti oprav a v zásobování náhradními díly.

Na fotografiích jsou některá účelově zkonstruovaná vozidla, všechna z první světové války: britský model Crossley Bright, který byl hodně používán RFC/RAF jako „perutní čtyřsedadlovka“ a dole francouzský Berliet a německý NAG vybavený složitým drátěným chráničem proti překážkám.



Sanitní a lehká nákladní vozidla byla často založena na zesílených podvozcích osobních aut, tato praxe trvala celá desetiletí. Nejběžnějšími lehkými nákladními vozidly prvních dvaceti let tohoto století byly mnohonárodní Fordky, legendární modely T a TT; bylo je možné najít v mnoha zemích a obvykle se montovaly v místě.

Nahoře jsou znázorněny Fordy britských vojenských jednotek a sanitky Renault.

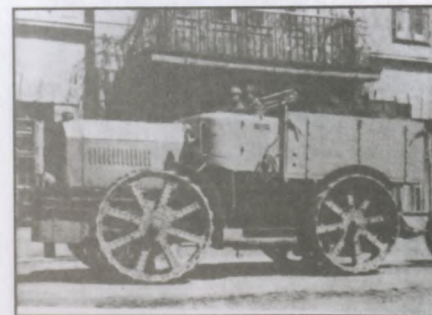
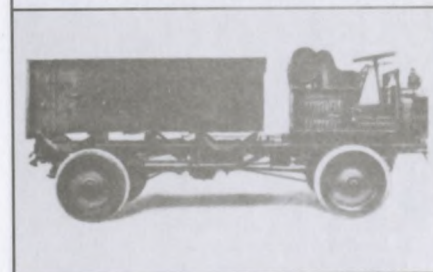
Dole: americké pultunové nákladní vozidlo na podvozku automobilu Dodge z roku 1917 (sloužilo také jako osobní a sanitní vozidlo) a typický lehký italský automobil – příklad všudypřítomného Fiatu 15 ter, zde s ruskými vojáky v první světové válce.





Nejběžnějšími vojenskými nákladními vozy první světové války byly „normální“ nákladní automobily dodávané nespočetnými výrobci. Jako zástupci tohoto typu jsou (zcela nahore) britský AEC, americký Packard, (nahore) německý MAN a americký Mack „Bulldog“.

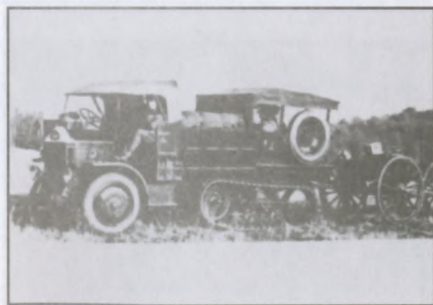
Dole jsou ukázky tehdy moderních nákladních vozů a tahačů s pohonem čtyř kol: americký FWD model B a Jeffery/Nash Quad (tří-, respektive dvoutunový), francouzský Latil TAR a rakouský M17 od firmy Austro-Daimler. Plně pneumatiky (pryžové obruče) mimo silnice značně zhoršovaly jejich výkonnost.

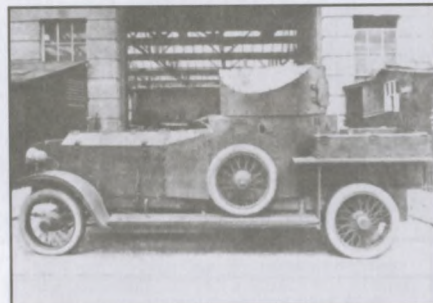
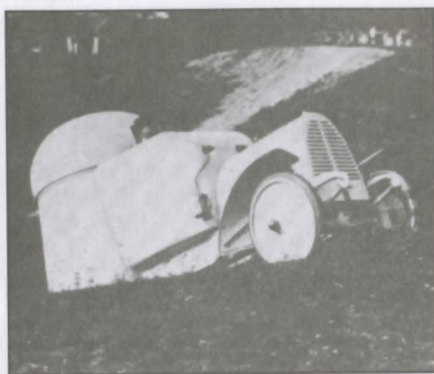




Ve 20. letech byla vynaložena velká snaha ke zvýšení pohyblivosti vozidel, a to nejen pro armádu. Velkým trhem pro terénní nákladní vozidla byly také kolonie. Nahoře jsou typické příklady britských „šestikolek“: lehký, střední a těžký vůz 6x4 Morris, Thornycroft (vyfotografovaný v Indii) a Scammell táhnoucí na zvláštním přívěsu střední tank řady Mk II.

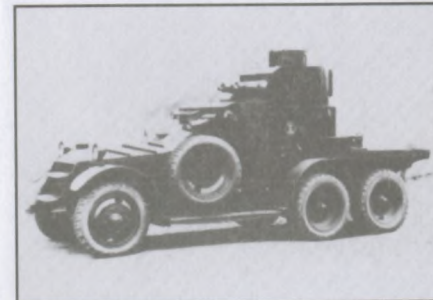
Konstrukční řešení kolopásového vozidla vstoupilo na scénu první světové války ve formě amerického modelu Holt Caterpillar. Mnohé z těchto vozů byly používány hlavně Brity pro tažení děl. Pozdější kolopásové vozidla – ve 20. a 30. letech – byla značně lehčí a rychlejší. Dole je vyobrazený GMC T4 (USA) a Burford/Kégresse (VB).

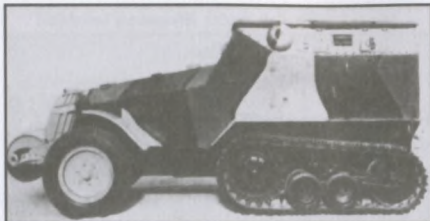




Prvním skutečně účelově zkonstruovaným obrněným vozidlem na světě byl Austro-Daimler z roku 1903 (vlevo zcela nahofe). Měl pohon čtyř kol a otočnou věž. K prvním patřil i model Isotta Fraschini z roku 1911 (nahofe). Mezi nejznámější typy první světové války se řadí – zprava, shora – britský Austin, Rolls-Royce a italská Lancia 1Z.

Dole jsou německý Krupp BAK (dělo určené k obraně balonů) na podvozku Daimler 4x4 a první ve velkém množství vyráběný britský terénní obrněný vůz Lanchester 6x4 se třemi kulomety z konce 20. let.





Obrněná kolopásová vozidla se začala objevovat ve 20. letech. Experimentovalo se s mnoha různými typy, ve Francii na podvozku Citroën-Kégresse. Nahoře je obrněný transportér na základě P16 z počátku 30. let.



V první světové válce vyvinul francouzský průmysl několik pásových útočných vozidel od nepančeovaných tahačů po samohybná děla. Na obrázku nahoře je M 16, dvacetitřtinové útočné vozidlo (St. Chamond) a dole je obrovské samohybné dělo ráže 140 mm (Schneider).



Prvními tanky, které byly sestrojeny a používány ve velkém množství, byly britské Mother („matky“) a jejich verze Mk I až V z let 1916–18. Verzím s dělem a kulomety (v bočních věžích) se říkalo samci nebo samice. Vpravo je Mk IV. Tanky však brzy začali vyvíjet také jiní, příkladem je (dole) malý francouzský FT17, který ve velkém vyráběl Renault, a poměrně vzácný A7V vyráběný protivníkem. (Z těchto německých Sturmpanzerwagenů přežil pouze jediný kus – v Austrálii! Viz *Wheels & Tracks*, č. 25)



ARGENTINA

Motorizace v Argentině začala s dováženími americkými vozy včetně FWD modelu B z první světové války na plných obručích i pneumatikách. V průběhu 30. let se vyrábělo modernější vybavení, přičemž podvozky osobních i nákladních vozidel byly hlavně americké (Dodge, GMC a International), ale také evropské (např. Thornycroft Tartar, Amazon 6x4 a kolopásové Citroën-Kégresse). Motocykly zahrnovaly FN, HarleyDavidson a Indian v samostatném provedení i s postranním vozíkem.

Obrněná bojová vozidla zahrnovala obrněné vozy Crossley, lehké tanky Vickers a alespoň jeden tank Fiat 3800B (ve 20. letech italská kopie Renaultu FT z 1. světové války).

Koncem 30. let a v průběhu druhé světové války (stát zůstal neutrální) se objevilo několik místních konstrukcí. Až do roku 1941, kdy do války vstoupily USA, byly do Argentiny dodávány některé verze nákladních vozů Dodge a GMC s pohonem všech kol, ale teprve v poválečných letech bylo získáno množství válečných přebytků (včetně obrněných bojových vozidel) z USA, Kanady a Velké Británie. Navíc byla dovážena nová nákladní vozidla Mercedes a Volvo. Nová vozidla rovněž dodaly v rámci programu vojenské pomoci USA (MDAP).

V polovině 50. let zaslala britská firma Thornycroft nové nárazníky a autocisterny na pohonné hmoty pro argentinské letectvo.

Po válce vybudovalo několik společností (Daimler-Benz, Fiat, General Motors, Kaiser Jeep) místní továrny pro montáž a následně pro výrobu civilních i vojenských vozidel. Nová obrněná bojová vozidla byla hlavně evropského původu, např. různé francouzské typy AMX, AMX-13 a 30, které se konstruovaly na základě licence. Také obrněné automobily Panhard se vyráběly v místě.

Automobil, pětimístný, 4x4, velitelský

DGME Nandu



Nandu (pštros) byl v letech 1943/44 navržen pro armádu a místní průmysl argentinským generálním štábem zcela jasně na základě amerických velitelských vozidel Jeep a Dodge. Zážehový motor asi 63 kW (85 k) poháněl čtyři kola, všechna nezávisle zavěšená na silných lichoběžníkových závěsech s příčnými listovými péry. Pneumatiky byly 6,00-16. Fotografie byla zhotovena na průmyslové výstavě v roce 1946. Omezená výroba v armádní dírovoje.

Nákladní automobil, tahač, 6x4, dělostřelecký

Thornycroft Amazon WF/AC6/1



Motor šestiválcový, 79 kW (106 k), Thornycroft AC6/1, 7 759 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pěrování listovými péry. Vzadu dvě nápravy v samostatně zavěšeném pomocném podvozku. Velikost pneumatik 11,25-20. Rozvor 3 585 mm, rozvor zadních náprav 1 370 mm.

Britský podvozek dovážený v roce 1937 a karoserie od armádní dírovoje Esteban de Luca. Použití pro tažení děl (např. děla Schneider 155 mm L30). Automobily Amazon se používaly také s původní kapotou Thornycroft.

Nákladní automobil, tahač, 6x6, dělostřelecký

HAFADASA Criollo



V letech 1938/39 převzala armáda dodávku neuvedeného množství dělostřeleckých tahačů 6x6 zkonstruovaných místní firmou HispanoArgentina Fabrica de Automobiles.

Známa také jako Criollo (kolébka); tato vozidla byla poháněna vznětovým motorem, který pravděpodobně používal součásti cizího (evropského) původu. Výrazným znakem byla velká kola a značně hluboký vzorek pneumatik.

HAFADASA se rovněž zabývala zbrojní výrobou (pistole, kulomety).

Tahač, pásový, dělostřelecký

Yacaré



Tento pásový pomalý obrněný tahač místní konstrukce byl předveden na výstavě vybavení argentinské armády 4. června 1944 v Buenos Aires. Zde ho vidíme vyzbrojený dvěma kulomety a zapřažený do jednonápravového přívěsu s protiletadlovým kanonem.

Tahač měl z každé strany vedle řidiče zvláštní sedadlo pro člena posádky a byl vybavený protizákopovými válci. Výrobní množství nebylo uvedeno, ale bylo pravděpodobně malé.

Tank, střední, kanon 75 mm

DL43 Nahuel

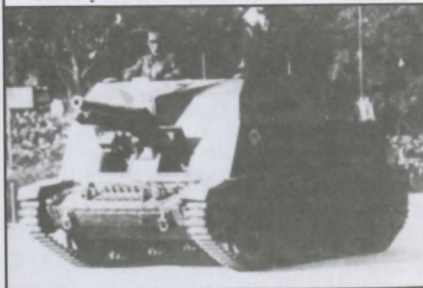


Motor 368 kW (500 k), umístěný vzadu, který poháněl přední hnací kola. Odpružení svislými kuželovými pružinami. Hlavní dělo 7,5 cm Krupp L30 (později 7,5 cm Bofors se spáženým kulometem 13 mm) a třemi kulomety 8 mm. Hmotnost 35 tun. Osádka 5. Pancíř 25–80 mm. Rychlost 40 km/h.

Nahuel (jaguar), navržený plukovníkem A. A. Baisim v roce 1942, připomínal americký střední tank M4. Vyráběl se v omezeném množství v letech 1943–44 v armádní zbrojovce Esteban de Luca. Pak byl vytlačen Shermany. Zachoval se nejméně jeden kus.

Samohybná houfnice 105 mm

Crusader SP



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 250 kW (340 k), umístěný vzadu (Nuffield Liberty); prostřednictvím čtyřtrachlostní převodovky poháněl zadní hnací kola. Zavěšení typu Christie. Houfnice Schneider 105 mm L30 M1928 a tři kulomety Madsen (také s kanonem 75 mm L60 M1935 jako s hlavní výzbrojí). Délka a šířka 6 000x2 650 mm.

Crusader II dodávaný po válce Brity byl v Argentině upravenou konstrukcí s krabicovitým trupem a zvýšenou přední nástavbou. Další, původně britská obrněná bojová vozidla, zahrnovala podvozky T16 a tanky Sherman (standardní a Firefly).

AUSTRÁLIE

Před druhou světovou válkou vlastnila Austrálie jen málo vojenských vozidel. Většina byly adaptované civilní modely montované Fordem a General Motors-Holden (Bedford, Chevrolet, GMC). Ostatní vozidla byla britského původu.

Během války používaly armádní jednotky neuvěřitelné množství typů vozidel. Většina se částečně vyráběla, např. konstruovala na dovážených (většinou kanadských) podvozcích. Ostatní vozidla pocházela z USA na základě programu o půjčce a pronájmu nebo byla přivezena jednotkami, které se vracely z Blízkého východu, popřípadě byla z jiných zdrojů, např. z přesměrovaných lodních zásilek. Některá částečně vyráběná vozidla („australského vzoru“) a upravené typy byly dodávány americkým jednotkám v jihozápadním Pacifiku (opak půjčky a pronájmu) a později také nizozemským jednotkám a britské tichomořské flotile.

Několik typů obrněných bojových vozidel se vyrábělo, nejpočetnější byla pásová vozidla britských typů. Velmi zajímavý byl vlastní australský tank Sentinel, několik z nich se zachovalo dodnes.

Mnoho vozidel z války, zvláště australské a americké taktické typy, zůstalo po roce 1945 ve službě. Jak vznikaly nové vhodné typy, množství „válečných výrobků“ se snižovalo, i když některé typy – zvláště Studebakery 6x6 – byly staženy až v 70. letech.

Zachovalo se překvapivé množství historických vojenských vozidel, hlavně ve vojenských muzeích v Puckapunyalu a Bandianě (obě místa jsou ve státě Victoria) a v Australském válečném muzeu v Canbeře, jsou však také v různých menších muzeích a soukromých sbírkách, přitom se stále nacházejí a zachraňují další relikty.

Dodáv. automobil, 610 kg (12 cwt), 4x2, valník

Chevrolet 1216



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Výkyvná přední náprava. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry asi 4 950x1 855x2 030 mm (165x73x80 in). Hmotnost 1 431 kg (3 155 lb).

Karoserie GMH na dovážených podvozcích a předních částech '41/, v roce 1942 vyráběných pro RAAF. Jeden z několika typů otevřeného dodávkového automobilu, také na jiných podvozcích. Celkem bylo vyrobeno 389 ks Chevroletů a 378 ks Pontiáků.

Dodáv. automobil, 610 kg (12 cwt), 4x2, valník

Plymouth P11



Motor šestiválcový, 65 kW (87 bhp), Plymouth, 3 540 cm³ (216 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Výkyvná přední náprava. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 985 mm (117,5 in). Celkové rozměry 4 950x2 030x2 057 mm (195x80x81 in). Hmotnost 1 627 kg (3 585 lb).

Vojenská verze typického australského dodávkového automobilu „ute“ se stropním poklopem, pružným nárazníkem a držákem rezervního kola. Styl 1941. Existovaly také verze Dodge (D20) a DeSoto (SP12).

Nákladní automobil, šestimístný, skříňový

Chevrolet C15



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 318x2 159x2 413 mm (170x85x95 in). Hmotnost asi 3 310 kg (7 300 lb).

Tento vůz, známý také jako „štábní dodávkový automobil“, měl typickou australskou karoserii posazenou na podvozku Chevrolet 1942 a Ford kanadského typu 762 kg (15 cwt) 4x2 nebo Ford F15A 4x4. Kabina a skříň byly postaveny vcelku.

Dodáv. automobil, jednotunový, 4x2, spojovací

Ford 01Y



Motor osmiválcový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-17. Rozvor 3 099 mm (122 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Upravená kabina civilního typu se skládací střešou typu roadster. Vyráběl se v roce 1940 jako vozidlo dělostřeleckého důstojníka (typ GA). Později přeměněn na všeobecně používané užitkové vozidlo. Vyráběla se také verze užívaná ke kladení kabelů.

Dodáv. automobil, jednotunový, 4x2, valník

International K3



Motor šestiválcový, 61 kW (82 bhp), International GRD, 3 507 cm³ (214 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 3 302 mm (130 in). Celková hmotnost 3 357 kg (7 400 lb).

Těž v provedení s jednoduchými koly na zadní nápravě. V Austrálii navržena ocelová kabina s polovičními dveřmi a plátěnou střešou. Typický představitel mnoha typů upravených konvenčních nákladních vozidel vyráběných během války pro vojenské účely společností International Harvester Company of Australia Pty Ltd.

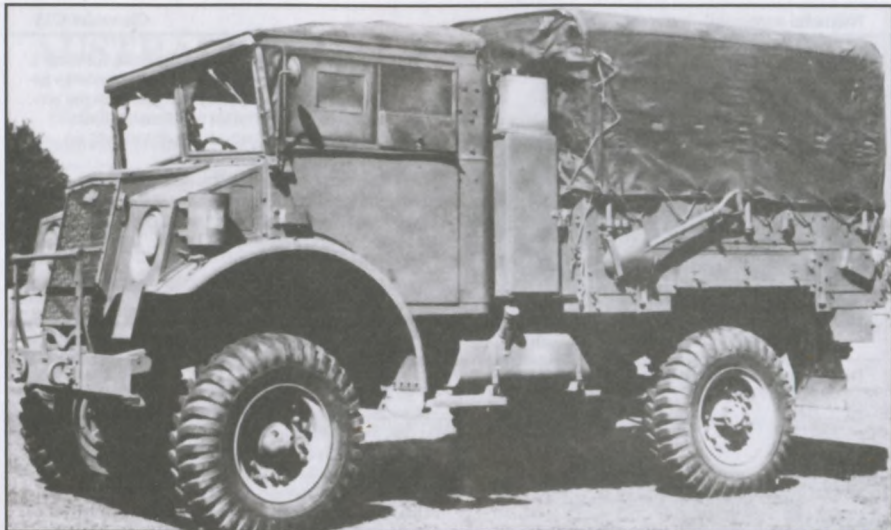
Nákl. automobil, jedenapůltunový, 4x2, sanitní

Chevrolet 1532



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 416 mm (134,5 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Upravený civilní podvozek. Vůz oficiálně označovaný jako „nákladní sanitní typ indické armády (Aust.) No. 1“. Normalizovaná (původně z 1. světové války) karoserie montovaná rovněž na podvozku Dodge, Ford, GMC a International.



Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4

Chevrolet C15A

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

V průběhu 2. světové války společnost General Motors-Holden Ltd dovezla z Kanady velké množství podvozků a ostatních součástí k místní montáži. Kanadské vojenské modely (CMP) byly známé také jako typy CWO (kanadského Ministerstva války – Canadian War Office). Kabiny vyráběné v Austrálii připomínaly kanadský vzor (kromě drobností, jako např. jinak tvarovaná ventilační dvířka po stranách), původně se používala plátěná střecha na ocelových rámech. Karoserie mnoha typů byly obvykle australské konstrukce a výroby.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový zážehový motor Chevrolet typ 216, s rozvodem OHV a s kapalinovým chlazením. Zdvihový objem 3 548 cm³ (216,5 cu in). Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohán čtyř kol. Jednostupňová přídavná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,5:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 114 litrů (25 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 565 mm (101 in). Celková délka 4 343 mm (171 in), šířka 2 235 mm (88 in), výška 2 438 mm (96 in). Světla výška 216 mm (8,5 in). Hmotnost 3 402 kg (7 500 lb), celková hmotnost 4 536 kg (10 000 lb).

Nahoře: štábní vozidlo (se starší kabinou). *Dole vlevo:* spojovací vůz. *Dole vpravo:* požární úprava (tahající čerpadlo Jupiter, 2 270 l/min).



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, krevní banka

Chevrolet 1541



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 350x2 235x2 286 mm (250x88x90 in).

Přední blatníky „seřiznuté“ pro nadměrné pneumatiky. Krevní plazma byla uložena v chlazených přihrádkách. Neobvyklá plachta stanového typu překrývala uzamykatelné přihrádky na krev a chladicí zařízení. Z let 1941/42.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, odtahový

Maple Leaf 1671



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Maple Leaf, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry asi 6 350x2 235x2 540 mm (250x88x100 in).

V Austrálii montované podvozky kanadského Chevroletu/Maple Leaf (znázorněný model je z roku 1940) s kabinou GMH a ručně ovládaným jeřábem, vozidlo bylo známé jako „odtahové (Aust.) LP3“. Za kabinou si povšimněte uzamykatelné skříň na náhradní kolo.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, tahač

Ford 118T



Motor osmiválcový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvojím převodem zadní nápravy (pokud byla namontovaná) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Oficiálně „tahač, S/T No. 4“ na obrázku se sedmitunovým návesem, No. 3 (McGrath). Kabiny, blatníky a ostatní podrobnosti se v dodávkách lišily. Na těchto podvozcích Ford z Kanady existovalo mnoho dalších typů karoserií.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Dodge D60L/T110L



Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), Dodge, 3 877 cm³ (236,6 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní zadní nápravy poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry asi 260x2 438x2 438 mm (260x96x96 in).

Karoserie s dvojími postranicemi. Nadměrná kola a pneumatiky. V australské službě byl poměrně vzácný. Existoval také s autobusovou karoserií s 21/26 sedadly a jako tahač s návesem.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, dílenský

Ford F60L



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry asi 6 096x2 388x 3 048 mm (240x94x120 in). Celková hmotnost 7 257 kg (16 000 lb).

Standardní karoserie dílny na podvozku kanadského vojenského vzoru C018QF z roku 1941 (v Austrálii známá jako zvláštní vzor DND, slangově nazývaná „nákladák Blitz“). Vyrobenému vzoru kabiny No. 12 se běžně říkalo „opičí kšicht“.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, sklápěcí

Ford F60S



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 461x2 159x2 286 mm (215x85x90 in). Celková hmotnost 7 257 kg (16 000 lb).

Oficiální určení jako „nákladní automobil, třítunový, sklápěcí, dvojjáclový, (2,3/2,7 m³) (Aust.)“. Sklápění vzad se sklopnými postranicemi ze dřeva a oceli. Z roku 1942. Pozdější výrobky měly celokovovou konstrukci s pevnými postranicemi.

Tahač, 4x4, dělostřelecký

Ford 01T/MH



Motor osmiválcový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 540 cm³ (216 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-18. Rozvor 3 429 mm (135 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Podvozek z roku 1940 přeměněný pomocí sady pro pohon předních kol Marmon-Herrington na 4x4. Kabina australského typu roadster. Určení jako „tahač, dělostřelecko (Aust.)“, LP, No. 3A (No. 3“ bylo podobné, ale bylo vybavené navijákem). Také vzor 1939 a 1941.

Tahač, 4x4, dělostřelecký

Chevrolet CGT



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry asi 4 318x2 286x 2 489 mm (170x90x98 in). Celková hmotnost 6 169 kg (13 600 lb).

„Tahač, dělostřelecký (Aust.)“, LP No. 8“ na podvozku kanadského vojenského vzoru Chevrolet (vyobrazený) a Ford „Quad“, který nahradil vozidla Ford/Marmon-Herrington z roku 1942. Typ No. 9 byl v zásadě podobný, ale neměl vnější uzamykatelné příhrádky.



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x4

International Mk IV

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

První v Austrálii navržené taktické nákladní vozidlo bylo vyvinuto v průběhu 50. let a v roce 1963 začala sériová výroba „nákladního přepravního vozidla, dvouapůltunového, Aust., No. 1, Mk I a Mk II“ (druhé s navijákem), které navázalo na předběžnou sérii 100 kusů dodaných ke zkouškám v roce 1959. Od té doby vozidlo prodělalo několik úprav a vylepšení (Mk II a IV) a dostalo různé typy karoserií, které se používaly vedle základního, nejběžnějšího univerzálního typu. Mezi nimi byly sklápěcí, dodávkové, dílenské automobily atd. Bylo zkonstruováno také pětitunové vozidlo 6x6.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový zážehový, kapalinou chlazený motor International AGD-282 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 4 621 cm³ (282 cu in). Maximální výkon 110 kW (148 bhp), při 3 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 7,166:1. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 12,00-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 200 litrů (44 galonů). Naviják 50 kN (5 tun), byl-li namontovaný.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 683 mm (145 in). Rozchod 1 880 mm (74 in). Celková délka 6 198 mm (244 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 2 515 mm (99 in). Světla výška 305 mm (12 in). Hmotnost 4 515 kg (9 950 lb), celková hmotnost 7 941 kg (17 500 lb).

Nahoře: Mk IV valník. Dole vlevo: Mk II valník. Dole vpravo: Mk III sklápěcí.



Nákladní automobil, třítunový, 6x6, odtahový

Ford 11T/MH



Motor osmiválcový, 67 kW (90 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-18. Rozvor 3 962 mm (156 in). Celkové rozměry 7 366x2 489x2 997 mm (290x98x118 in).

Známy jako „odtahové vozidlo (Aust.) No. 3A“. Tato nástavba s portálovým jeřábem a zvláštní karoserií byla montována na podvozku Ford z roku 1941 přeměněným součástkami Marmon-Herrington na 6x6. Číslo 3A bylo na podvozku modelu 296T z roku 1942.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, cisterna

Ford 296T/MH



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-18. Rozvor 3 962 mm (156 in). Hmotnost 3 939 kg (8 680 lb).

Cisterna na palivo na podvozku z roku 1942 s pohonem všech kol Marmon-Herrington. Australské kabiny Ford měly v roce 1942 stále ještě konstrukci let 1938/39 (třížebrová výztuha místo pozdější dvoužebrové). Všimněte si také ventilačních oken dveří a čelního okna se závěsy nahore.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, odtahový

GM C60X



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), GM, 4 416 cm³ (269,5 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 223x2 286x2 845 mm (245x90x112 in). Hmotnost naloženého vozidla 8 538 kg (15 000 lb).

Poslední australský model odtahového vozidla z 2. světové války na podvozku „kanadského GMC 6x6A“, který byl obvykle označován firmou General Motors-Holden jako „Chevrolet“. Podvozky byly vybavené elektrickým navijákem o tažné síle 68 kN (6 800 kg).

Nákladní automobil, pětítunový, 6x6, valník

International Mk V



Motor šestiválcový, 112 kW (150 bhp), International, 4 621 cm³ (282 cid), OHV, se dvěma karburátory; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 772 mm (148,5 in). Celkové rozměry 6 858x2 438x2 515 mm (270x96x99 in). Hmotnost asi 6 625 kg (14 600 lb).

Starší model Mk III s pohonem šesti kol se zaváděl v 60. letech. Pozdější výroba používala kabínu Mk IV 4x4. Alternativní provedení: sklápěcí, odtahové (Holmes), dílenské, zemní vrtací souprava atd.

Průzkumný automobil, 4x4

Ford MH/Dingo



Motor osmiválcový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-18. Rozvor 2 794 mm (110 in). Celkové rozměry 4 572x2 083x1 854 mm (180x82x73 in). Hmotnost 4 574 kg (10 080 lb).

Australský průmysl, kvůli nedostatku obrněných vozidel pro obranu vlastního území počátkem 2. světové války, navrhl několik kolových obrněných vozidel. Dingo byl zkonstruován jako prototyp koncem roku 1941 a v letech 1942–43 se jich vyrobilo 244 ks.

Transportér, MG, LP No. 2A

Různí výrobci (železniční dílny)



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV, umístěný uprostřed; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy pro nákladní vozidla Ford poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení typu Horstmann. Celkové rozměry 3 810x2 007x1 575 mm (150x79x62 in). Hmotnost 3 712 kg (8 180 lb).

Místní vzor No. 1 měl motor 3 622 cm³ (221 cid) a nápravu nákladního vozidla z roku 1938; No. 2 mělo motor V8 3 917 cm³ z roku 1940 a stejnou nápravu. Nástavba byla svařovaná. Celkem bylo vyrobeno asi 5 500 kusů. Podobné transportéry (1 210 kusů) se vyráběly na Novém Zélandě, všechny podle britské konstrukce.

Samohybný dvouliberní kanon, protitankový

Metro Gas Company



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV, umístěný vpředu, vlevo od řidiče; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a upravené zadní nápravy pro nákladní vozidla Ford poháněná zadní hnací kola. Zavěšení typu Horstmann. Mechanické brzdy. Vozadu na otočné lafetě dvouliberní protitankový kanon. Celkové rozměry 4 039x2 007x1 880 mm (159x79x74 in). Hmotnost 5 080 kg (11 200 lb).

Podvozek získaný z běžného pásového transportéru, avšak s jinou nástavbou a delšími pásy (182 proti 176 článkům jednoho pásu). Osádka 4 (řidič a 3 dělostřelci). Další variantou byl samohybný třípalcový minomet. Z roku 1942.

Tank Sentinel ACI

Chullora Tank Assembly Shops



Tri vidlicové osmiválcové motory, 87 kW (117 bhp), Cadillac, 5 719 cm³ (349 cid), SV (vzadu sprážené v jednu pohonnou jednotku); prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálem s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení typu Hotchkiss s vodorovně uspořádanými kuželovými pružinami. Celkové rozměry 6 325x2 769x2 565 mm (249x109x 101 in). Bojová hmotnost 28 453 kg (62 700 lb).

Pokročilá australská konstrukce, prototyp vznikl v roce 1941, ale vyrobilo se jen omezené množství, přesněji 66 kusů. Osádka 5. Vyzbroj dvouliberní kanón a dva kulomety. Také s odvozeninami děl AC II a IV. Vyobrazený tank je zachovalý exemplář.

BELGIE

Motorizace belgických ozbrojených sil začala až ve 30. letech, ačkoli obřemné automobily Minerva si udělaly po 1. světové válce velmi dobré jméno. Ve 30. letech toto vozidlo ustoupilo vozu Berliet VUDB s pohonem čtyř kol, který byl dovážen z Francie. Mezi další z Francie dovážená vozidla patřily modely Citroën-Kégresse a tahače děl Latil. Británie dodávala transportéry Vickers-Carden-Loyd, z nichž některé byly následně vyráběny v licenci.

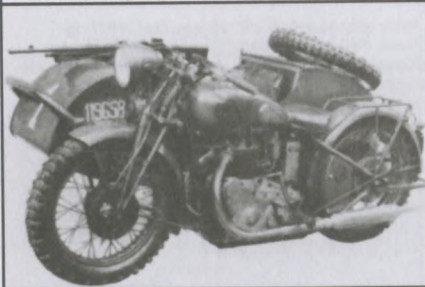
Ve značném množství byly vyráběny motocykly jak civilních, tak i vojenských modelů, zvláště firmami FN, Gillet a Sarolea, jejich provedení s postranním vozíkem s pohonem dvou kol představovalo vynikající stroj, který prokazatelně ovlivnil německé stroje BMW a Zündapp 750 3x2.

Mezi přepravními vozidly 30. let byly domácí výrobky, jako např. Brossel, Dasse, FN a Miesse, avšak většina nákladních automobilů 4x2 a 4x4 byla dodávána montážními závody Ford a General Motors. Když byla Belgie ve druhé světové válce okupovaná Němci, továrny Ford, GM i ostatní byly přinuceny pracovat pro nepřítele (viz *Wheels & Tracks*, č. 17–21).

Po osvobození byly belgické ozbrojené síly hojně zásobovány válečnými přebytky Spojenců, bezpočtem typů amerických, britských a kanadských nákladních automobilů, obřemných bojových vozidel atd., které sloužily jak v Belgii, tak i v Kongu. Ty byly doplněny a postupně nahrazeny novými vozidly známých výrobců (hlavně montážními firmami) a dovozem, včetně mnoha německých Fordů. Firma FN vyvinula třítunové vozidlo 4x4, které odpovídalo požadavkům NATO, ale Belgičané se místo něho rozhodli pro Bedfordy a Fordy, které později nahradila německá nákladní vozidla MAN 4x4 a 4x2, která byla montována firmou Hocké. Těžké typy byly nakupovány hlavně od společnosti Magirus-Deutz.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x1

FN M86 mil.

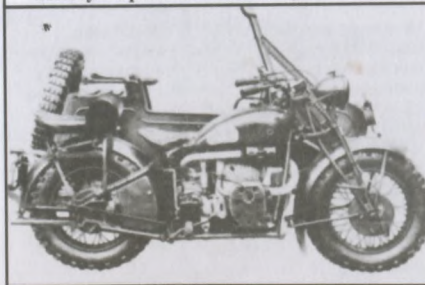


Motor jednoválcový, 14,7 kW (20 k), FN, vzduchem chlazený 596 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní nohou řazené převodovky a řetězu pohaněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová. Pevný rám. Velikost pneumatik 4,00-19. Rozvor 1 380 mm. Celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost (sóló) 175 kg.

Motocykl odvozený od civilního modelu Estafette. Tento stroj z roku 1936 se používal samostatně (86SM) i s postranním vozíkem, včetně obřemné verze (na export do Argentiny, Bolívie, Číny a Venezuely). Také s motorem 479 cm³.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

FN M12 (12a SM)

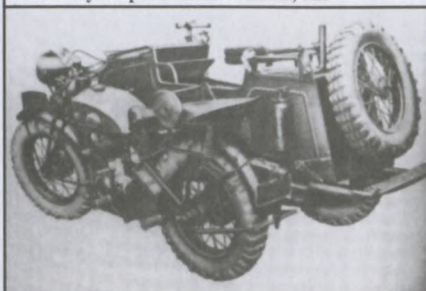


Motor dvouválcový plochý, 16 kW (22 k), FN, vzduchem chlazený 992 cm³, SV „boxer“; prostřednictvím čtyřrychlostní rukou řazené převodovky (se zpátečkou) s dvoustupňovou předávkou a hřídelů pohaněné zadní kolo nebo obě kola. Mechanické brzdy. Velikost pneumatik 4,75-16 nebo 12x45. Rozvor 1 510 mm. Rozměry nejsou známy. Hmotnost asi 300 kg.

V letech 1937–39 bylo podle zvláštních vojenských požadavků vyrobeno 1 090 ks s pohonem kola vozíku. Používaly jej belgické síly, ale od roku 1940 velmi často německá armáda. Vyzáhl se rovněž do Řecka, Íránu a jiných států.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

Gillet 750



Motor dvouválcový, 16 kW (22 k), Gillet, vzduchem chlazený, dvoudobý, 728 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní nohou řazené převodovky (se zpátečkou) a řetězu poháněné zadní kolo nebo obě kola. Pomocí hřídele poháněné kolo vozíku. Mechanické brzdy. Velikost pneumatik 12x45. Rozvor asi 1 500 mm. Rozměry nejsou známy. Hmotnost asi 300 kg.

Pro armádu jej vyráběla v letech 1938–40 firma Gillet Herstal. Hodně používaný Němci, kteří prokazatelně v průběhu války pokračovali ve výrobě. Nepatrně odlišnou verzi (s menším vozíkem) používala policie.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

Sarolea 1000



Motor dvouválcový plochý, 14,7 kW (20 k), Sarolea, vzduchem chlazený, 978 cm³, SV „boxer“; prostřednictvím třírychlostní rukou řazené převodovky (se zpátečkou) s dvoustupňovou přidavnou převodovkou (s planetovými převody) a hřídele poháněné zadní kolo nebo obě kola. Mechanické brzdy. Velikost pneumatik 12x45. Rozvor asi 1 500 mm. Hmotnost 545 kg.

V průběhu let 1939–40 bylo pro armádu vyrobeno asi 300 ks, následně je používali Němci. Známý také jako typ H. Svislý navigátor na kole postranního vozíku pro vlastní vyprošťování. Belgické síly používaly také Sarolea 350 a 600 cm³, tento typ byl používán i s postranním vozíkem.

Motorová tříkolka, 3x2

FN Tricar (12a SM-T3)



Motor dvouválcový plochý, 16 kW (22 k), FN, vzduchem chlazený, 992 cm³, SV „boxer“; prostřednictvím čtyřrychlostní rukou řazené převodovky (se zpátečkou) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Zadní náprava automobilového typu s pérováním listovými péry. Velikost pneumatik vpředu 12x45, vzadu 14x45. Rozvor 2 025 mm. Hmotnost podvozku asi 425 kg. Užitečný náklad 550 kg.

V letech 1939–40 bylo vyrobeno mezi 400 a 500 ks. Různé nástavby pro přepravu osob, munice, protiletadlový kulomet (na obr.) atd. Vyrobená také s větším podvozkem a volantem (T8).

Tříkolka, výsadkářská, 3x2

FN AS24



Motor dvouválcový, 11 kW (15 k), vzadu, FN, vzduchem chlazený, 243,5 cm³, dvoudobý; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (bez zpátečky) poháněná zadní kola. Mechanické brzdy pouze na zadních kolech. Balonové pneumatiky 22x12. Rozvor 1 270 mm. Celkové rozměry 1 836x1 640x900 mm (složené 1 040x1 640x770 mm). Hmotnost 220 kg, celková hmotnost 550 kg.

Letecky přepravované vozidlo pro čtyři osoby (nebo pro řidiče a 250 kg nákladu). Pro armádu a export se vyrábělo v 60. letech v licenci Strassler. Mělo také požární a jiné varianty. Byly vyráběny rovněž odpovídající přívěsy.



Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4

Minerva/Land-Rover

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Nyní nefunkční společnost Minerva v Antverpách/Mortselu vyráběla v licenci z dovážených součástek britské LandRovery (osmdesátipalcovou sérii I). Většina (1 535 ks) byla dodána armádě, která je používala ještě v 80. letech, kdy byly postupně nahrazeny kanadským Bombardier (původně VW) Iltis. Mezitím se používala také jiná vozidla této třídy té doby, Willys CJ3A (dodaný v roce 1951) a Land-Rovery pouze se zadním pohonem (osmdesátiosmipalcová série III, 4x2, 1973/74).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Minerva/LandRover, IOE. Zdvihový objem 1 997 cm³. Maximální výkon 43 kW (58 k) při 4 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,7:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 6,00-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 42 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 030 mm. Celková délka 3 580 mm, šířka 1 550 mm, výška 1 880 mm (minimální výška 1 420 mm). Světla výška 203 mm. Hmotnost 1 370 kg, celková hmotnost 1 820 kg.

Nahoře: standardní verze. *Dole vlevo:* pro výsadkářské jednotky. *Dole vpravo:* polní sanitní provedení.



Nákladní automobil, pětitudunový, 4x2, valník

Miesse 8

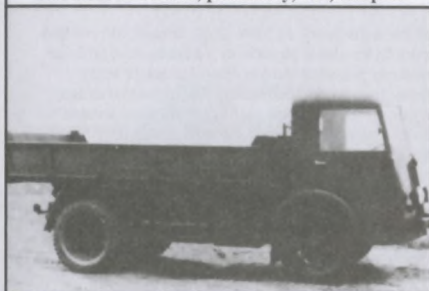


Motor osmiválcový, 73,5 kW (100 k), Miesse, 5 200 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor asi 4 000 mm. Rozměry a hmotnost nejsou známy.

Firma Jules Miesse & Co. z Bruselu dodala v roce 1932 řadu těchto nákladních vozidel vybavených kabinami vzoru belgické armády (ty se objevily také na podvozku Brossel, FN, Chevrolet, Ford a GMC) a také 20 ks podobných podvozků na plných obručích jako nosiče světlometů.

Nákladní automobil, pětitudunový, 4x2, sklápěcí

FN 62C



Motor šestiválcový, 59 kW (80 k), FN, 4 275 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s převodem do rychla) poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor asi 2 950 mm. Celkové rozměry asi 5 400x2 300x2 200 mm. Hmotnost není známa.

Byl převzat z předválečného období. V letech 1949/50 bylo pro letectvo vyrobeno 80 ks těchto nákladních vozidel.

Existovaly sklápěcí a valníkové verze, ale také tahače s krátkým rozvorem pro tažení návěsů typu „Queen Mary“, které byly určeny k přepravě součástí letadel.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, požární

FN 4RM/62F



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), FN, 625, 4 750 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor asi 2 350 mm. Celkové rozměry 4 350x2 130x2 250 mm. Hmotnost plně vybaveného vozidla 4 800 kg.

Podvozek „Ardennes“ byl vyvinut koncem 50. let a mezi výrobními modely byl i tento požární vůz letectva, jehož se v roce 1962 vyrobilo 22 ks. Požární vybavení CIMI. Také základ pro obrněný automobil (model 4RM/62FAB).

Nákladní automobil, čtyřiapůltunový, 4x4, sklápěcí

FN 4RM/62C



Motor šestiválcový, 68 kW (92 k), FN 62C, 4 275 cm³, SV; na přání 98,5 kW (134 k), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor asi 2 870 mm. Celkové rozměry asi 5 670x2 300x2 950 mm. Hmotnost 3 185 kg.

Vyrobilo se 4 050 ks podvozků (1952-54), které byly vybaveny valníkovými a sklápěcími karoseriemi. Výroby se zúčastnily firmy Brossel a Miesse. Valníky se používaly rovněž jako samohybné nosiče protiletadlových čtyřkulometů.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, tahač děl**Ford/Marmon-Herrington F6 COE**

Motor šestiválcový, 69 kW (95 k), Ford 226, 3 625 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy posilované pneumaticky. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 5 750x2 250x2 580 mm. Hmotnost 4 830 kg. Elektrický naviják.

Typický příklad početných belgických automobilů montovaných v Antverpách na podvozku Ford 4x4 amerického původu. Lehký tahač děl nahradil válečný „Quad“ a vyráběl se v průběhu let 1948–50. Používaly se také německé modely Ford 4x4.

Tahač, 4x4, těžké dělostřelectvo**Brossel TAL**

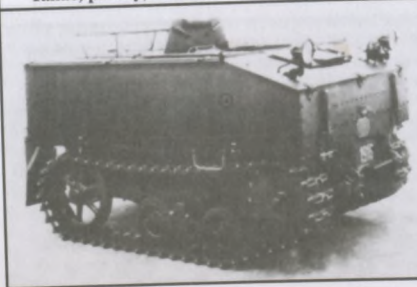
Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Brossel, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Řízení čtyř kol. Uprostřed uložený, motorem poháněný naviják s vývody lana vpředu a vzadu.

Jeden z mnoha „Tracteurs Artillerie Lourde“ (TAL–tahač těžkého dělostřelectva) vyrobený v roce 1938 firmou Brossel Freres z Bruselu pro belgickou armádu. Tento výrobce dodával také nákladní vozy 4x2 se vznětovým motorem a vozy s otáčnými jeřáby.

Tahač, kolopásový, těžké dělostřelectvo**FN/Kégresse**

Motor šestiválcový, 44 kW (60 k), FN 63T, 3 967 cm³, SV, na přání 98,5 kW (134 k), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Závěr diferenciálu. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor asi 2 715 mm. Celkové rozměry 5 135x1 900x2 120 mm. Hmotnost 4 050 kg.

Vyráběl se v letech 1935/36 jak se zadní karoserii, tak i s točnicí pro tažená děla (viz obr.). Model 1934 měl motor Minerva. Firma FN připravila také prototyp modelu trambusového typu 4x4 pro tažení těžkých děl.

Tahač, pásový, lehké dělostřelectvo**Vickers/Familleureux Utility B**

Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Ford B, 3 285 cm³, SV, umístěný vzadu; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 2 415x1 630x1 450 mm. Hmotnost 1 960 kg.

Britská konstrukce (Vickers) vyráběná koncem 30. let v Belgii v licenci pro Belgii, Nizozemsko a Nizozemskou východní Indii. Existovalo několik variant s malými odlišnostmi. Za 2. světové války po obsazení Belgie, jich několik sloužilo v německých ozbrojených silách.

Obrněný automobil, 4x2

Minerva

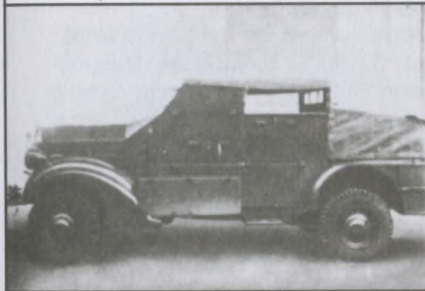


Motor čtyřválcový, Minerva 26 CV Knight s šoupátkovými ventily, 4 396 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy hnané kuželovým soukolím poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Kola s drátěnými paprsky. Velikost pneumatik 880x120, vzadu po dvou. Rozvor 3 200 mm. Celkové rozměry asi 4 900x1 750x 2 500 mm. Hmotnost 4 500 kg.

Nahofe otevřený „Mitrailleuse“ (kulomet), poprvé vyrobený v roce 1914. Pancíř 4 mm. Osádka 3–6. Specifikace se měnily. Zobrazen je vylepšený model používaný až do 30. let. Podobné modely se montovaly na podvozku SAVA.

Obrněný tahač, 4x4

Ford/Marmon-Herrington



Motor osmiválcový, 62,5 kW (85 k), Ford 221, 3 622 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-17. Rozvor 3 099 mm. Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

V letech 1938/39 bylo objednáno 68 ks k tažení čtyřicetisedmimilimetrových děl jízdních divizí. Pancéřování karoserie firmou Ragheny z Malines na podvozích Ford, které se montovaly v Antverpách jako verze s pohonem všech kol Marmon-Herrington. Některé později používala německá armáda.

Transportér, pásový, protitankový kanon, Type I

Vickers-Carden-Loyd T13B2



Motor šestiválcový, 37,5 kW (51 k), Meadows, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení brzděním pásů. Pérování listovými pery. Celkové rozměry 3 650x1 780x1 360 mm (nástavba). Hmotnost 4 500 kg.

Pancíř 6–13 mm. Hlavní výzbrojí byl protitankový kanon 47 mm (FRC model 1932) střelící dozadu. Osádka 3–4. Transportér Type III měl vylepšený systém řízení pásů pomocí vratných vodicích kladek. Zobrazen zachovalý kus.

Transportér, pásový, protitankový kanon

Loyd/CATI



Motor osmiválcový, 62,5 kW (85 k), Ford 221, 3 622 cm³, SV, umístěný vzadu; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení na vnutřích pružinách Horstmann. Celkové rozměry 4 150x2 070x 1 650 mm. Hmotnost 4 800 kg.

Poválečné samohybné protitankové dělo (90 mm MECAR) pěchoty na upraveném válečném transportéru Loyd. Úpravy prováděla počátkem 50. let firma Henricot v Court-Saint-Etienne. Koncem 60. let nahrazený systémem ENTAC.

ČESKOSLOVENSKO

Čechoslováci si ve 30. letech vybudovali velmi moderní armádu, v roce 1939 však byl tento národ, zrazený svými spojenci, obsazen Německem. V bojích bylo zničeno jen velmi málo motorizovaného vybavení, takže nepříteli padlo do rukou značné množství použitelného materiálu. Většina skončila ve službách wehrmachtu, zbytek byl údajně předán ostatním silám Osy (Maďarsku a Rumunsku). Už před začátkem druhé světové války dováželo několik evropských i jiných států československá vojenská vozidla, některá byla dokonce v roce 1936 zkoušena britskou armádou. Československá vozidla byla obecně pokrokové konstrukce, páteřový podvozek a nezávislé zavěšení nebyly ničím neobvyklým ani u těžkých nákladních vozidel. Podvozky mnozí znalci považují za pokrokové, ne-li moderní, i dnes. Některé Tatry používaly vzduchem chlazené vznětové motory a těžká nákladní vozidla Škoda měla plně dopředu sklopné kabiny dávno předtím, než se to stalo běžným.

Když byly roku 1938 obsazeny Sudety, stala se Tatra podnikem řízeným Němci a stejně jako jiní výrobci vyráběla po roce 1939 velké množství vojenských vozidel své vlastní i německé konstrukce. Zajímavým příkladem byl prototyp Tatra V855, čtyřdvéřové se čtyřmi lyžemi na sněh; vozidlo bylo poháněno válcem a tlačnou vrtulí, umístěnou, stejně jako motor, vzadu.

Vedle dobře známých značek Praga, Škoda a Tatra existovaly i menší podniky jako Aero a Z (Zbrojovka). Vojenské motocykly vyráběly firmy ČZ a Jawa, dříve také Itar, Praga, Premier a Walter. Po válce byl průmysl znárodněn a nakonec se vyrábělo jen malé množství vlastních vojenských vozidel, zbývající dodávaly ostatní státy Varšavské smlouvy.

Automobil, lehký, 4x2

Škoda Popular 1100 OHV



Motor čtyřválcový, 23,5 kW (32 k), Škoda, 1 089 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Páteřový podvozek. Nezávislé odpružení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 5,25-18. Rozvor 2 485 mm. Celkové rozměry 4 000x1 500x1 560 mm. Hmotnost 950 kg.

Vyráběl se od roku 1939 do roku 1942 pro jednotky Osy, hlavně pro Maďarsko. Předchozí model (1935–38) měl motor s postranními ventily a dalšími odlišnostmi. Obě vozidla byla odvozena od dobových civilních osobních automobilů.

Automobil, lehký, 4x2

Škoda 1101VO

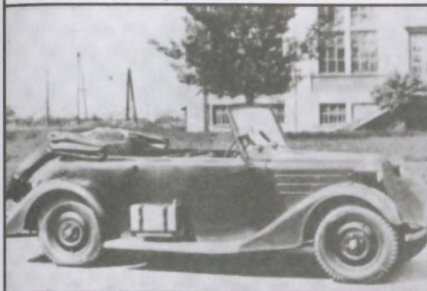


Motor čtyřválcový, 23,5 kW (32 k), Škoda, 1 089 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Páteřový podvozek s nezávislým odpružením příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 5,75-16. Rozvor 2 485 mm. Celkové rozměry 3 930x1 500x1 580 mm. Hmotnost 960 kg.

Vyráběl se pro československé ozbrojené síly od roku 1946 asi do roku 1950. Verze s pohonem čtyř kol měla dvoustupňovou přídavnou převodovku a pneumatiky 5,50-18. Další úpravy vznikly u prototypu v roce 1949, ale výroba nebyla zahájena.

Automobil, lehký, 4x2

Tatra 57a

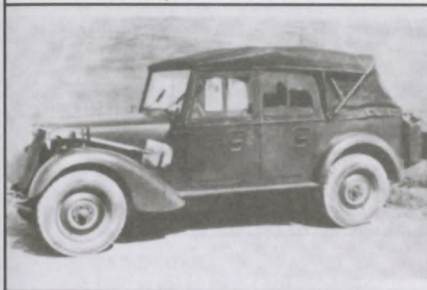


Motor čtyřválcový, 15 kW (20 k), Tatra, vzduchem chlazený, 1 160 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Páteřový podvozek. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 5,25-16. Rozvor 2 550 mm. Celkové rozměry 3 500x1 550x1 500 mm. Hmotnost 930 kg.

Podvozek civilního automobilu vyráběn v polovině a koncem 30. let. Různé typy karoserií se dvěma a čtyřmi sedadly pro československou armádu a policii. V roce 1938 byla jedna dodávka poslána do Číny.

Automobil, lehký, 4x2

Tatra 57K



Motor čtyřválcový plochý, 17 kW (23 k), Tatra, vzduchem chlazený, 1 256 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Páteřový podvozek. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 550 mm. Celkové rozměry 3 980x1 550x1 690 mm. Hmotnost 970 kg.

Německý vzor Kfz. 1 „Kübel“ vyráběn v letech 1941–43 pro jednotky Německa a Osy (Maďarsko). Další dodávka byla vyrobena koncem 40. let pro československou armádu. Několik jich přečkalo dodnes.

Automobil, střední, 4x2

Škoda Superb 3000



Motor šestiválcový, 59 kW (80 k), Škoda, 3 140 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Závěr diferenciálu. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 3 415 mm. Celkové rozměry 4 800x1 800x1 720 mm. Hmotnost není známa.

Ve výrobě v letech 1942–43 pro německé SS a jednotky Osy. Karoserie jako Kfz. 15 (na obr.) a Kfz. 21 Kommandeurwagen, druhá byla méně strohá čtyřdvéřová karoserie kabrioletu pro velící důstojníky.

Automobil, střední, 4x4

Tatra V809



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), Tatra, vzduchem chlazený, 2 470 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-18. Rozvor 2 800 mm. Celkové rozměry 3 720x1 600x1 900 mm. Hmotnost není známa.

Model V799 byl vyvíjen od roku 1938, vyráběl se roku 1940. V roce 1942 vznikla též verze velitelského vozidla s uzavřenou karosérií a motorem V8. Obě verze údajně používal německý Afrika Korps.

Automobil, těžký, 6x4

Praga AV



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Praga, 3 468 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi vpředu a listovými píry vzadu. Velikost pneumatik 5,50-18. Rozvor 2 960 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 100x1 750x1 850 mm. Hmotnost 2 180 kg.

V letech 1936–39 bylo těchto velitelských vozidel pro šest osob vyrobeno necelých 400 ks. Dvě náhradní kola na velkém uzamykatelném prostoru pro zavazadla. Přechálo nejméně jedno vozidlo, a to ve Francii. Viz *Wheels & Tracks*, č. 7 a 8.

Automobil, těžký, 6x4

Škoda 903



Motor šestiválcový, 59 kW (80 k), Škoda, 3 140 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými píry. Velikost pneumatik 5,50-18. Rozvor 3 390 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 150x1 800x1 900 mm. Hmotnost asi 2 200 kg.

Vyráběl se v letech 1941–43 pro německé jednotky. Vůz byl odvozený od Škody Superb 3000 4x2 s šestimístnou velitelskou karoserií podobnou automobilu Praga AV.

Automobil, těžký, 6x4

Tatra 82



Motor čtyřválcový plochý, 40,5 kW (55 k), Tatra, vzduchem chlazený, 2 490 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými píry vpředu. Velikost pneumatik 9,75-20. Rozvor 3 360 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 600x2 000x1 950 mm. Hmotnost asi 2 500 kg.

Velitelská nástavba na podvozku dvoutunového nákladního vozidla 6x4. V letech 1935–36 bylo vyrobeno 325 ks. Jeden exemplář, dodaný prostřednictvím Morris Commercial Cars Ltd, zkoušela v roce 1936 britská armáda.

Automobil, těžký, 6x6

Tatra 93



Motor osmiválcový, 54,5 kW (74 k), Tatra, vzduchem chlazený, 3 981 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými píry vpředu. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 270 mm (rozvor zadních náprav 940 mm). Celkové rozměry 5 495x2 000x2 610 mm. Hmotnost asi 2 800 kg.

Velitelské vozidlo na podvozku dvoutunového nákladního vozidla T93 6x6 s jednoduchými zadními koly, vyráběné koncem 30. let; také s kabinou vzadu přes celou délku. Nákladní vozidlo T93 se vyráběla hlavně pro Rumunsko.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4

Tatra 805

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Valník T805 se stal po válce v československé armádě standardním lehkým nákladním vozidlem pro všeobecné použití. Typický výrobek Tatry navržený v roce 1953 s podvozkem s páteřovou nosnou rourou (ukrývající hnací hřídele) a s nezávislým zavěšením s výkyvnými poloosami, které zajišťovaly vynikající vlastnosti v terénu. Vedle univerzálního nákladního vozidla existovala skříňová celokovová verze. V letech 1955–1960 se vyrobilo 7 214 kusů. Vozidla byla určena také pro nevojenské účely a pro export.

Nahoře: valník/přeprava osob. *Dole vlevo:* spojovací/velitelské vozidlo. *Dole vpravo:* požární vůz.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vidlicový, vzduchem chlazený zážehový osmiválcový motor Tatra 603A s rozvodem OHV. Zdvihový objem 2 545 cm³. Maximální výkon 55 kW (75 k) při 4 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Přídavná dvourychlostní převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 3,5:1 (plus 2,36:1 v redukcích kol). Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s portálovými nápravami a podélnými zkrutnými tyčemi. Pneumatiky 10,50-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 100 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 700 mm. Celková délka 4 720 mm, šířka 2 190 mm, výška 2 600 mm. Světla výška 400 mm. Hmotnost 2 750 kg, celková hmotnost 4 450 kg.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Wikov MNO



Motor čtyřválcový, 29,5 kW (40 k), Wikov, 1 940 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 610 mm. Celkové rozměry 5 665x2 000x2 350 mm. Hmotnost 2 840 kg.

Koncem 30. let firma Wikov (Wichterle & Kovarik) z Prostějova vyrobila asi 450 ks jedenapůltunových nákladních vozidel, hlavně pro české ozbrojené síly, i když poslední dávka 28 ks (v roce 1940) byla pro německou armádu. Modely let 1937-39 nebyly tak moderní.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, přeprava osob

Praga AN-6



Motor šestiválcový, 29,5 kW (40 k), Praga, 2 493 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 500 mm. Celkové rozměry asi 5 200x2 000x2 500 mm. Hmotnost asi 2 500 kg.

Civilní podvozek z roku 1937 se speciální vojenskou karoserií pro přepravu osob, smíšené konstrukce, se skládací střechou po celé délce. Maximální rychlost 65 km/h.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, sanitní

Škoda 256B



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Škoda, 3 138 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 150x2 070x2 860 mm. Hmotnost 3 900 kg.

Kapacita 6 nosítek nebo 13 míst k sezení. Podvozek z konce 30. let zkonstruovaný pro civilní i vojenskou službu firmou ASAP z Mladé Boleslavi. Také model 254D s čtyřválcovým, 40,5 kW (55 k), vznětovým motorem 3 770 cm³, dvou- až třímístnou kabinou a ložnou plochou (viz *Wheels & Tracks*, č. 9, ohledně zachovalého příkladu v Bayeux v Normandii).

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, sanitní, dodávkový

Praga RN



Motor šestiválcový, 53 kW (72 k), Praga, 3 468 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 200 mm. Celkové rozměry 6 800x2 250x2 700 mm. Celková hmotnost asi 6 000 kg.

Vozidla RN (a RND se čtyřválcovým vznětovým motorem) byla poprvé zavedena v roce 1934 a ve 2. světové válce byla přeměněna do podoby, jaká je na obrázku. Mnoho jich použila armáda (koncem 30. let rovněž v Jugoslávii), s valníkovou i speciálními karoseriemi. Výroba skončila v roce 1953.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Tatra 27



Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), Tatra, 4 712 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Páteřový podvozek. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry vpředu, vzadu běžnými. Velikost pneumatik 9,75-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 250x2 140x2 300 mm. Hmotnost 3 950 kg.

T27, uvedený v roce 1930, se vyráběl pro civilní a vojenskou službu až do roku 1941. Na obrázku je model československé armády z roku 1938. Vozidla používaly také německé jednotky. Existovaly i odvozené verze T27a a T27b.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Tatra 128



Motor osmiválcový, 92 kW (125 k), vzduchem chlazený, vznětový Tatra 108, 9 883 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Nezávislé zavěšení s listovými péry (běžné, čtvrteliptické). Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 950 mm. Celkové rozměry 6 540x2 270x 2 585 mm. Hmotnost 6 020 kg.

V letech 1951-54 bylo vyrobeno 4 060 ks v provedení valníku, cisterny a pojízdné dílny. T128N měl navíc a vážil 6 360 kg. Bylo to standardní přepravní vozidlo československé armády této třídy. Používalo se také k tažení děl.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, tahač

Škoda 4S



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Škoda, 8 271 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Naviják 50 kN (5 tun) s osmdesátimetrovým lanem. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 750 mm. Celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost 6 850 kg.

V omezeném množství se v roce 1946 vyráběl pro Norsko. Navržené pro tažení děl do hmotnosti 800 kg. Maximální rychlost 60 km/h. Spotřeba paliva 65 l/100 km.

Tahač, těžký, 4x4

Škoda RSO



Motor čtyřválcový, 66 kW (90 k), vzduchem chlazený, 6 024 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky se závěrem diferenciálu a čtyř pohonných hřídelů poháněná všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Ocelová kola průměru 1 500 mm bez pneumatik. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 6 220x2 300x3 065 mm. Hmotnost 7 000 kg.

Konstrukce Porsche (typ 175) zvláště pro použití na východní frontě, proto jméno Radschlepper Ost (RSO; kolový tahač pro východ). Celkem bylo vyrobeno méně než 200 ks (1942/43). Viz *Wheels & Tracks*, č. 3.

Nákladní automobil, dvoutunový, 6x4, valník

Praga RV



Motor šestiválcový, 50 kW (68 k), Praga, 3 468 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi vpředu a listovými péry vzadu. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 560 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 690x2 000x2 500 mm. Hmotnost 3 810 kg.

Vzadu na podvozku naviják o tažné síle 30 kN (3 tuny). Také s karoserií rozhlasového dodávkového automobilu (RVR). V letech 1936–39 se vyráběl pro československou armádu a pro export. Používán také Němci a jednotkami Osy. Viz *Wheels & Tracks*, č. 7.

Nákladní automobil, dvoutunový, 6x4, valník

Škoda L



Motor šestiválcový, 48,5 kW (66 k), Škoda, 3 140 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s listovými péry. Náhradní kola namontovaná na kolových čepech. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 360 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 785x2 000x2 380 mm. Hmotnost 3 700 kg.

Pro československou armádu se vyráběl v letech 1932–35. Užitečný náklad na silnici 2 500 kg. Maximální hmotnost přívěsu 3 500 kg. Vybaven elektrickým navijákem o tažné síle 25 kN (2,5 tuny), hlavně pro vlastní vyprošťování.

Nákladní automobil, dvoutunový, 6x6, valník

Škoda 6L



Motor šestiválcový, 48,5 kW (66 k), Škoda, 3 140 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 360 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 785x2 000x2 380 mm. Hmotnost 4 000 kg.

V letech 1936/37 nahradil tento vůz ve výrobě model L 6x4. Původně známý jako model 6LT6L. Vybaven elektrickým navijákem o tažné síle 25 kN (2,5 tuny) s padesátimetrovým lanem.

Nákladní automobil, dvoutunový, 6x4, valník

Tatra 82



Motor čtyřválcový plochý, 40,5 kW (55 k), Tatra, vzduchem chlazený, 2 490 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 360 mm (rozvor zadních náprav 920 mm). Celkové rozměry 5 600x2 000x1 950 mm. Hmotnost 3 150 kg.

Zavedený v roce 1935 (původně s níže umístěnou kapotou a kabinou), vyrobilo se asi 325 ks s různými karoseriemi včetně dodávkových. Elektrický naviják byl na přání. V roce 1937 jej nahradil model T92.



Nákladní automobil, třítunový, 6x6

Praga V3S

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Toto variabilní univerzální vozidlo československé armády a ostatních uživatelů v ČSR i v zahraničí bylo zavedené počátkem 50. let a v polovině 80. let se stále ještě vyrábělo, i když s menšími vylepšeními. K jeho znakům patřily nápravy portálového typu a kabina za velmi krátkou kapotou. Vedle standardních vozidel existovaly pojízdné dílny, korby sklápěcí dozadu a do tří stran, cisterny na vodu a pohonné hmoty, odtahová vozidla (se dvěma rameny), požární vozidla, nosiče rakety a obrněné verze. Viz *Wheels & Tracks*, č. 8.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vzduchem chlazený šestiválcový vznětový motor, Tatra typ 912 (licenční), OHV. Zdvihový objem 7 412 cm³. Výkon 72 kW (98 k) při 2 100 ot/min. Také s motorem T9122, 81 kW (110 k). Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 3,9:1 (plus 2,141 v redukcích kol). Vzduchové brzdy. Tuhé přizdvížení nápravy s půleliptickými listovými péry vzadu obrácenými. Pneumatiky 8,25-20. Elektrická soustava 12 V (24 V pro nastartování). Objem paliva 120 litrů. Naviják 30 kN (3 tuny), byl-li namontovaný.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 140 mm. Rozvor zadních náprav 560 mm. Celková délka 7 150 mm, šířka 2 320 mm, výška 3 020 mm. Světlá výška 400 mm. Hmotnost 9 800 kg.

Nahoře: skříňové vozidlo. Dole vlevo: valník.

Dole vpravo: protiletadlový dvoukanon 30 mm vzor 53/59.



Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x4, valník

Škoda H



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Škoda, 8 280 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování s příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 125 mm (rozvor zadních náprav 2 650 mm). Celkové rozměry 7 100x2 160x2 650 mm. Hmotnost 7 700 kg.

Vyráběl se v letech 1935–39, původně pod označením 6ST6T. Existovaly i pojízdné dílny a autojeřáb. Model HD byl stejný, ale se vznětovým motorem.

Nákladní automobil, pětītunový, 6x6, valník

Škoda 6VD

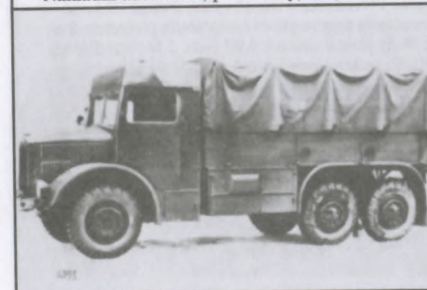


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Škoda, 8 550 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 975 mm (rozvor zadních náprav 1 250 mm). Celkové rozměry 6 600x2 110x2 650 mm. Hmotnost 8 500 kg.

Vyráběl se v letech 1937–38, také se zážehovým motorem (model 6V). Dopředu sklopná kabina. Elektrický naviják 90 kN (9 tun). Modely 6S a 6SD byly podobné, ale s kratším rozvozem a s předním nárazníkem. Několik kusů bylo vyvezeno do Švédska.

Nákladní automobil, pětītunový, 6x4, valník

Tatra 85



Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Tatra, 8 180 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 9,75-20. Rozvor 4 090 mm (rozvor zadních náprav 1 180 mm). Celkové rozměry 7 300x2 350x2 600 mm. Hmotnost 6 000 kg.

V letech 1936–38 se vyrobilo 90 ks a 224 cisteren na palivo. Byl nahrazen modelem T85A (1939–41), který vypadal podobně a který používaly ve 2. světové válce také německé jednotky. Model T85/91 byl variantou s trambusovou kabinou.

Nákladní automobil, jedenáctītunový, 6x6, přeprava tanků

Škoda 6K



Motor šestiválcový, 129 kW (175 k), Škoda, 12 920 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Výkyvné nápravy s pérováním příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 10,50-20, vždy po dvou. Rozvor 4 375 mm (rozvor zadních náprav 1 250 mm). Celkové rozměry 7 500x2 500x2 850 mm. Hmotnost 11 000 kg.

Vyráběl se v letech 1936–39 (původní označení 6VTP6T) a využíval hlavně k přepravě lehkých tanků Škoda LT35 (SIIA). Hmotnost přívěsu 17 000 kg. Vybaven elektrickým navijákem o tažné síle 100 kN (10 tun).

Nákladní automobil, šestiapůltunový, 6x4, valník

Tatra 81H



Motor osmiválcový vidlicový, 110 kW (150 k), na dřevo-plyn, Tatra, 14 726 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pěrování listovými péry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 9,75-20. Rozvor 4 560 mm (rozvor zadních náprav 1 220 mm). Celkové rozměry 9 030x2 500x2 750 mm. Hmotnost 8 000 kg.

T81 220 (vznětový) a pozdější T81H (s generátorem dřevo-plynu Imbert) se vyráběly v letech 1939–42. Pro Tatra byl kapalinou chlazený motor neobyčejný. Vozidlo používaly československé a německé jednotky.

Nákladní automobil, osmitunový, 6x6, valník

Tatra 8000/111



Motor vidlicový dvanáctiválcový, 154,5 kW (210 k), vzduchem chlazený Tatra, 14 825 cm³, vznětový T103; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Nezávislé odpružení s listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 785 mm (rozvor zadních náprav 1 220 mm). Celkové rozměry 9 550x2 500x3 100 mm. Hmotnost 8 460 kg.

Vyráběl se v letech 1943/44 se standardní a univerzální kabinou Einheits (na obr.) pro německý wehrmacht. Vyráběný také jako šestiapůltunový (model 6500/111) a s karosérií pojízdné dílny (skříňová karoserie).

Nákladní automobil, osmitunový, 6x6, valník

Tatra 138M



Motor vidlicový osmiválcový, 132 kW (180 k), Tatra, vzduchem chlazený, vznětový T92810, 11 762 cm³; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi vpředu a obrácenými listovými péry vzadu. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 920 mm (rozvor zadních náprav 1 320 mm). Celkové rozměry 8 590x2 440x2 565 mm. Hmotnost 10 270 kg. Hmotnost na silnici 20 000 kg.

Vyráběl se od roku 1957 do začátku sedmdesátých let pro československé jednotky a na export (včetně NDR). Existovala také civilní verze. Měl mnoho variant: sklápěcí, cisterny, taháče, autojeřáby atd.

Nákladní automobil, 6x6, těžký taháč

Tatra 141



Motor vidlicový dvanáctiválcový, 136 kW (185 k), Tatra, vzduchem chlazený, 14 825 cm³, vznětový T111A5; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Nezávislé zavěšení listovými péry s výkyvnými nápravami. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 110 mm (rozvor zadních náprav 1 200 mm). Celkové rozměry 7 450x2 580x 2 600 mm. Hmotnost 12 780 kg.

Byl navržen k tažení nákladů až do 100 tun; odvozen od nákladního vozidla 111R se speciálními převody (včetně redukci v nábojích kol). Rozsah rychlosti 2,5 až 38 km/h. Osádka 8. Na obrázku je model roku 1957.



Nákladní automobil, desetitunový, 6x6

Tatra 111

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vozidlo T111 bylo navrženo počátkem 40. let pro německé jednotky v šestiapůl- a osmitunových verzích. Po roce 1945 zůstala vozidla ve výrobě pro civilní i vojenské využití. Mnohá byla vyvezena do afrických, asijských i jiných států. Celková výroba (1962 ukončena) dosáhla 33 690 kusů. Československá armáda měla po válce ve službě mnoho valníků s postranicemi i verze se zvláštními karoseriemi, např. sklápěcími a cisternami. Vozidla byla postupně nahrazována řadou T138, která se objevila koncem 50. let.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vzduchem chlazený, vidlicový dvanáctiválcový vznětový motor Tatra T111A o zdvihovém objemu 14 825 cm³. Maximální výkon 132 kW (180 k) při 1 800 ot/min. Suchá, dvoulamelová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Závěr diferenciálu. Vzduchové brzdy. Podvozek s páteřovou nosnou rourou. Nezávislé odpružení s listovými péry a výkyvnými nápravami. Pneumatiky 11,00-20. Elektrická soustava 12 V. Palivová nádrž na 135 litrů. Naviják 60 kN (6 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 785 mm. Rozvor zadních náprav 1 220 mm. Celková délka 8 300 mm, šířka 2 500 mm, výška 3 000 (kabína 2 680) mm. Světla výška 290 mm. Hmotnost 9 150 kg, celková hmotnost 18 640 kg.

Nahoře: valník (T111VN). *Dole vlevo:* cisterna na 7 000 litrů pohonných hmot (T111C). *Dole vpravo:* autojeřáb (T111/K32).



Obrněný transportér, kolopásový, osobní

Škoda/Tatra 810 (OT-810)



Motor vidlicový osmiválcový, 88 kW (120 k), vzduchem chlazený Tatra 9283, vznětový, 11 752 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy. Pérování s příčnými listovými péry vpředu, pro podvozková kola zkrutné tyče. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor (ke středu pásů) 2 895 mm. Celkové rozměry 5 710x2 100x1 880 mm. Hmotnost 7 500 kg.

Osádka 12. Byl vyroben koncem 50. let podle vzoru německého Sd.Kfz. 251 (H kl 6 p). Hlavní rozdíly: motor, pásy se suchými čepy, pancéřovaný strop. Také s bezzákluzovým kanonem.

Tahač pásový, dělostřelecký

Praga T6-SS



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Praga AE, 7 754 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy, rovněž pro řízení. Osm pojezdových kol a tři vratné vodící kladky na každé straně. Šířka pásu 340 mm. Celkové rozměry 5 100x2 000x2 500 mm. Hmotnost 7 550 kg.

Typický příklad pásových tahačů série Praga T (mnohé pro export). Tento model byl vyroben v roce 1944 pro německé SS. Tažná síla na háku 63 kN (6,3 tuny). Naviják 60 kN (6 tun).

Tank lehký, LT Vz. 38

ČKD/BMM (Praga) TNHPS



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k) ČKD EPA, 7 754 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní planetové převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy, rovněž pro řízení. Čtyři pojezdová kola a dvě vratné vodící kladky na každé straně. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 4 550x2 020x2 370 mm. Hmotnost 9 400 kg.

Velice účinný stroj s 37 mm kanonem a dvěma kulometry. V letech 1939-42 bylo vyrobeno několik verzí a odvozených variant, hlavně pro německou armádu jako Pz. Kpfw. 38(t).

Stíhač tanků Hetzer, kanón 75 mm

BMM (ČKD Praha) a Škoda



Motor šestiválcový, 118 kW (160 k), Praga AC/2, 7 754 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní planetové převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy, také pro řízení. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 6 380x2 630x2 170 mm. Hmotnost 15 750 kg.

Typický příklad bojového vozidla na základě Pz.Kpfw. 38(t) pro německou armádu, kde byl označen Jagdpanzer 38(t). V letech 1944-45 jich bylo vyrobeno velké množství. Po válce sloužily u Čechoslováků a ve švýcarské armádě (G13). Překalo dost kusů.

DÁNSKO

Motorizace dánské armády započala již v roce 1908 a do druhé světové války vozový park představovalo velké množství značek a modelů včetně vlastních motocyklů Nimbus a nákladních vozidel Triangel. Většinu vozidel dodávaly montážní závody dánského Fordu a General Motors (Chevrolet, Bedford). Koncem 30. let byly výrobky Ford standardizovány, ale do roku 1939 sloužilo stále ještě 19 značek automobilů a nákladních vozidel a 12 značek motocyklů.

V letech 1945–55 byly do služby zařazeny mnohé typy z přebytků druhé světové války doplněné novými Bedfordy, Fordy a jinými vozy. V 60. letech Dánové zakoupili americká čtvrti- a dvouapůltunová nákladní vozidla série M. Novější nákupy jsou hlavně německého původu.

Obrněná vozidla 30. let zahrnovala vozy Landsverks ze Švédska, ale po druhé světové válce se používala americká, britská a kanadská kolová, kolopásová a pásová obrněná vozidla. V roce 1953 se objevily nové tanky Centurion, následované různými americkými pásovými typy vozidel.

Motocykl s postranním vozíkem

Nimbus 750

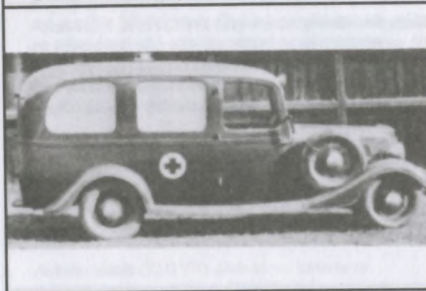


Motor čtyřválcový, 13 kW (18 k), Nimbus, vzduchem chlazený 746 cm³, OHV, řadový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a spojovací hřídele poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Rám z lisovaného ocelového plechu. Přední vidlice teleskopická. Zadní odpružení vinutou pružinou. Údaje o rozměrech a hmotnosti nejsou známy.

V letech 1934–39 dodala firma Fisker & Nielsen z Kodaně mnoho těchto strojů samostatných i s postranním vozíkem. Motocykl byl odvozený od civilních modelů, existovalo několik verzí, včetně verzí s kulometem (Madsen M1938 20 mm, na obrázku), pro přepravu munice a raněných.

Sanitní automobil, 4x2

Ford 46

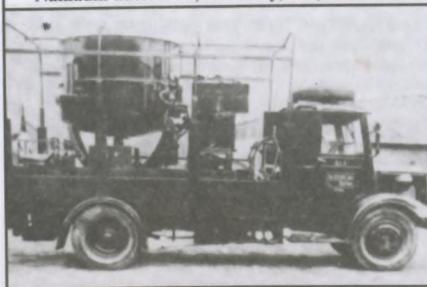


Motor osmiválcový vidlicový, 62,5 kW (85 k), Ford 221, 3 622 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování s příčnými listovými péry vpředu i vzadu. Velikost pneumatik 5,5-17. Rozvor asi 3 275 mm. Celkové rozměry asi 4 900x1 715x2 150 mm. Hmotnost není známa.

Dánská karoserie na podvozku Ford s prodlouženým rozvozem. Montáž Fordu začala v Kodani ve 20. letech a mnoho automobilů a nákladních vozidel bylo předáno ozbrojeným silám.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, světlomet

Triangel T35



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k); prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 860 mm. Celkové rozměry, hmotnost a další podrobnosti nejsou známy.

Jedno z řady vozidel dodaných v letech 1936–39 největším dánským výrobcem nákladních vozidel a autobusů (1918–54) firmou Forenede Automobilfabriker A/S se sídlem v Odense. V září 1939 měla dánská armáda ve svém inventáři 16 ks Triangelů.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

Dodge W300M



Motor šestiválcový, 75 kW (102 k), Dodge T137, 3 773 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 200 mm. Celkové rozměry asi 5 300x2 050x2 100 mm. Celková hmotnost 3 945 kg.

Karoserie dánské armády na Američany dodaných podvozích vojenské verze Dodge Power Wagon, obvykle (jako na obrázku) s navijákem. Také s uzavřenou kabinou, sanitní a spojovací skříňový z 60. let.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

Chevrolet 8440/CGT



Motor šestiválcový, 62,5 kW (85 k), Chevrolet 216, 3 548 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 565 mm. Celkové rozměry asi 4 500x2 300x2 550 mm. Hmotnost asi 4 900 kg.

Kanadské FAT z 2. světové války upravené v Dánsku v 50. letech s pozměněnou karosérií. Vybavené kruhovou lafetou kulometu Browning 12,7 mm. Všimněte si válečků pro lano navijáku a tažného zařízení na předním nárazníku.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Bedford RLW5



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), Bedford 300, 4 929 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Vodorovný vřetenový naviják. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 960 mm. Celkové rozměry 6 500x2 400x2 750 mm. Celková hmotnost 8 165 kg.

Montované od roku 1956 v Dánsku s místními úpravami kabiny a třídičnou karosérií. Na vybavení s vlastní kompresorovou jednotkou pro pneumatické nástroje ke stavebním pracím. Montovaly se rovněž s karosérií pojižděné dílny.

Nákladní automobil, třítunový, kolopásový

Triangel/Kornbeck



Motor šestiválcový, 63 kW (85 k), Continental 16R; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 38x7 vpředu a 890x140 (plné) vzadu. Rozvor 4 100 mm. Celkové rozměry asi 5 900x2 050x3 250 mm. Celková hmotnost 6 000 kg.

Po pokusech s podvozky Kégresse byl čtyřtunový nákladní automobil Triangel upraven kolopásovou modifikací valníku Kornbeck. Počátkem 30. let bylo šest kusů použito k tažení děl.

FRANCIE

Požadavky ozbrojených sil, počínaje motocykly a konče obrněnými bojovými vozidly, byl už dlouho existující francouzský automobilový průmysl schopen uspokojit. Výjimkami byly obě světové války, kdy se dovezlo doplňkové množství nákladních vozidel, především z USA. V roce 1940 byly dodávky, které dorazily příliš pozdě, přeměrovány do Británie s podmínkou, že Británie převezme závazky Francouzské nákupní komise. Patřily k nim objednávky zaslané firmám Chrysler a General Motors na 10 000 ks nákladních vozidel Dodge, Chevrolet a GMC v hodnotě více než 15 000 000 dolarů a zahrnující 3 000 ks modelů s pohonem všech kol; v Británii se těmto vozidlům říkalo „exFrench Contract“ – z dřívější francouzské objednávky.

K dalšímu velkému dovozu cizích vozidel došlo po druhé světové válce, kdy byly zakoupeny nebo získány na dlouhodobou půjčku (MDAP) tisíce přebytečných vozidel spojenců z amerických, britských a kanadských zásob. Následkem toho Francie používala ještě v nedávné době americké vozy Jeep, Dodge, GMC, kolopásové a mnohá jiná vozidla. Mnoho dnes zachovaných vozidel z druhé světové války pochází z tohoto obrovského arzenálu.

Francouzské okupační síly v Německu (FFA) používaly ve významné míře v Německu vyráběná vozidla: Ford, Opel, Mercedes-Benz, Kaelble, Henschel a jiné. Navíc měli Francouzi vedle pravidelné armády i další ozbrojené síly určené hlavně pro zámořské kolonie (v Africe a Indočíně), které působily nezávisle až do doby, kdy byly spojeny s Metropolitní armádou poté, co v roce 1962 získalo Alžírsko nezávislost. Tyto síly měly svůj vlastní rozpočet a vozidla, která často odpovídala jejich zvláštním potřebám. Používala se také přebytečná britská bojová obrněná vozidla včetně obrněných vozidel Coventry (šlo tak o jedinou armádu, která je kdy operačně využila).

Ve 30. letech dodal francouzský průmysl četné typy vojenských vozidel, některá v malém, jiná ve velkém množství. Zvláštní pozornost si zaslouží původní konstrukce vozidel s pohonem více kol Laffly a Hóllos (v koprodukcí s firmou Hotchkiss) a Latil. Ty byly vybrány po zkouškách, kterých se zúčastnili mnozí výrobci (včetně konstrukce české Tatra nabízené firmou Lorraine a podvozek 6x4 Delahaye/DAF Trado). Mnoho kolopásových vozidel, většinou s podvozkem Kégresse-Hinstin, vyrobily firmy Citroën, Somua a Unic. Obrněná vozidla zahrnovala několik pozoruhodných konstrukčních řešení. Když Němci v létě 1940 Francii porazili, padlo jim do rukou obrovské množství vybavení (včetně amerických nákladních vozidel), většina pak sloužila ve Wehrmachtu. Některé typy kolopásových a pásových vozidel Němci přeměnili ke zvláštním účelům. Vedle tohoto zabraného materiálu zaslaly německé úřady velkým francouzským výrobcům, zvláště firmám Citroën, Ford, Peugeot a Renault, významné objednávky. Desítky tisíc přepravních vozidel těchto značek byly používány v SSSR i jinde v Evropě.

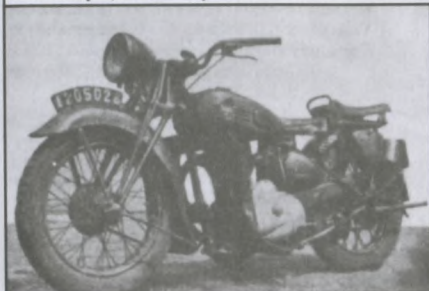
Z vozidel let 1935–40, která přečkala válečné roky, se mnohá nadále používala v poválečných ozbrojených silách; patřily mezi ně motocykly, automobily, nákladní vozidla, přívěsy atd. mnoha značek a typů.

V 50. letech vyvinul francouzský průmysl řadu nových vozů jako možnou náhradu stárnoucího vozového parku tvořeného především typy z druhé světové války; mnohé z nich se velmi podobaly těm, které měly nahradit. Je zajímavé, že model, který byl vybrán, aby nahradil válečný Jeep (po méně úspěšném pokusu s domácím výrobkem), byla jeho téměř věrná replika Hotchkiss M601, vyrobená v licenci firmy Willys. Nicméně, jak už bylo poznamenáno dříve, ve službě zůstalo až do 70. let, a někdy dokonce ještě déle, mnoho nákladních vozidel datovaných druhou světovou válkou.

Vynikající sbírku francouzských (i jiných) historických vojenských vozidel – obrněných i běžných – můžete zhlédnout v Tankovém muzeu v Saumuru, které je popsáno v časopise *Wheels & Tracks*, č. 3. Další exempláře přečkaly v různých soukromých sbírkách a muzeích v jiných státech, např. v Belgii a ve Velké Británii.

Motocykl, samostatný

Terrot RGMA

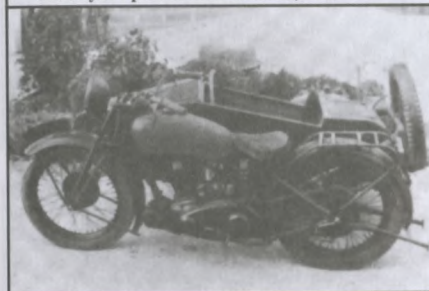


Jednoválcový motor, 10 kW (14 k), Terrot RSSR, 500 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Zapalování baterie/cívka. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou; bez zadního odpružení. Velikost pneumatik 27x4. Rozvor 1 400 mm. Celkové rozměry 2 200x900x1 050 mm. Hmotnost 150 kg.

Typický samostatný stroj konce 30. let. Používalo se několik dalších modelů Terrot, např. HDA (350 cm³, SV), RDA (500 cm³, OHV) a VATT (750 cm³, vidlicový dvouválec, SV). K ostatním používaným značkám patřily Motobecane a Peugeot.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x1

Monet-Goyon L5A1



Jednoválcový motor, 9 kW (12 k), Monet-Goyon L5A1, 500 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Zapalování magnetoelektrické. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou; bez odpružení zadního kola. Velikost pneumatik 26x3,5. Rozvor 1 150 mm. Celkové rozměry 2 250x1 670x1 020 mm. Hmotnost 300 kg.

Tento stroj byl odvozen z civilního modelu L5 výrobce z let 1935/36, přípona „A“ zastupuje Armée. Motocykl dokázal při omezené nejvyšší rychlosti 60 km/h ujet 150 km.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x1

René Gillet G1

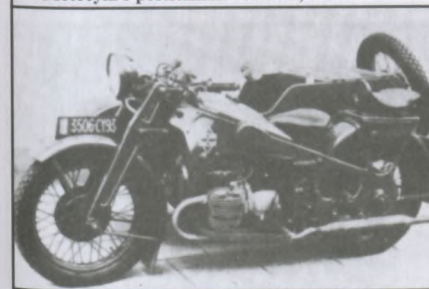


Dvouválcový vidlicový motor, 10,7 kW (14,6 k), René Gillet, 750 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Zapalování magnetoelektrické. Mechanické brzdy. Přední vidlice s tlačnými kyvnými rameny; bez odpružení zadního kola. Velikost pneumatik 27x4. Rozvor 1 400 mm. Celkové rozměry 2 300x1 700x1 050 mm. Hmotnost asi 400 kg.

Jedna ze standardních motocyklových kombinací francouzské armády konce 30. let. Na obrázku verze s kulometem (Dragons Portés, 1939). René Gillet vyráběl asi od roku 1928 až do doby po válce těžké dvouválce.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

Gnome-Rhone AX2



Motor dvouválcový plochý, 13,6 kW (18,5 k), Gnome-Rhone, 800 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (se zpátečkou), spojovacího a příčného hřídele, který byl odpojitelný, poháněné zadní kolo a kolo postranního vozíku. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová; bez odpružení zadního kola. Velikost pneumatik 3,5-19 nebo 27x4. Rozvor 1 500 mm. Celkové rozměry 2 700x1 650x1 000 mm. Hmotnost 315 kg.

Kombinace vyráběná v letech 1936–40 a používaná pro různé úkoly. Gnome-Rhone model 750 Armée byl vojenským strojem s obsahem 750 cm³ bez pohonu kola vozíku. Oba typy ve značné míře za 2. světové války používali Němci.



Automobil, 4x4, velitelský

Latil M7T1

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento automobil, navržený a vyrobený v prototypu v roce 1938, se začal vyrábět pro armádu v roce 1939 na základě objednávky na 400 kusů. Používal se pro velitelské a průzkumné účely, ale také jako tahač lehkých protitankových děl. Tahače měly zadní uzavíratelný prostor výš. Některé podvozky byly karosovány jako „Break d' Aviation“ (dodávkový pro letectvo). Jako mnoho francouzských vozidel té doby byl vybaven chladičem s lehce výměnnými svislými trubkami. Po válce byla vyrobena další dávka asi 300 ks; vozidla byla označena M2TL6 a měla pneumatiky 270x20.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor Motor Latil M7 s postranními ventily. Zdvihový objem 2 724 cm³. Maximální výkon 40,5 kW (55 k) při 2 500 ot/min. Mazání se suchou klikovou skříní. Suchá kotoučová spojka. Převodová skříní 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvou-stupňová s odpojením předního náhonu. Závěry diferenciálů vpředu i vzadu. Hydraulické brzdy posilované servomechanismem. Nezávislé odpružení všude na vnitřních pružinách. Pneumatiky 210x18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 75 litrů. Vzadu naviják 22 kN (2,2 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 700 mm. Celková délka 4 380 mm, šířka 1 820 mm, výška 1 680 mm. Světla výška 350 mm. Hmotnost 2 450 kg, celková hmotnost 3 150 kg.

Nahoře: velitelské/průzkumné vozidlo. *Dole vlevo:* Break d' Aviation. *Dole vpravo:* tahač.



Automobil, 4x4, průzkumný

Laffly/Hotchkiss V15R



Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, dvoustupňové přidavné převodovky a čtyř samostatných hnacích hřídelů poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Nezávislé odpružení vpředu na vinutých pružinách a vzadu na listových pérech. Velikost pneumatik 230x40. Rozvor 2 145 mm. Celkové rozměry 4 230x1 800x1 300 mm. Hmotnost 2 600 kg.

Firma Hotchkiss vyrobila podle konstrukce Laffly v letech 1939/40 63 ks. Existovala také varianta s tuhou přední nápravou (model R15R) a s pohonem šesti kol.

Automobil, 4x4, VLR-D

Delahaye 0,4 t Mod. 51



Motor čtyřválcový, 43 kW (58 k), Delahaye 182, 1 992 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Závěry diferencíálů. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi (vpředu vlečné ramena). Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 150 mm. Celkové rozměry 3 460x1 630 x1 850 mm. Hmotnost 1 460 kg.

Navržený koncem 40. let. V letech 1950–53 se vyrobilo téměř 10 000 ks. Vozidlo se ukázalo být nedostatečné a bylo brzy nahrazeno vozidlem Jeep M201.

Automobil, 4x4, VLTT

Hotchkiss/Willys M201

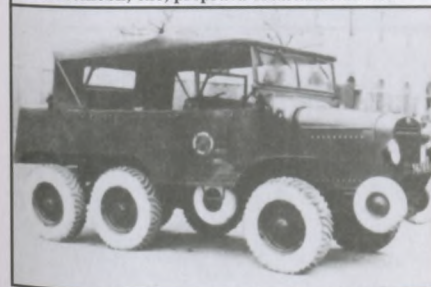


Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss/Willys, 2 199 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00/6,50-16. Rozvor 2 030 mm. Celkové rozměry 3 360x1 580x1 770 mm. Hmotnost 1 120 kg.

Licenčně vyráběný Willys MB s mnoha malými odlišnostmi. V letech 1954–66 se jich vyrobilo 27 628 ks, hlavně pro francouzskou armádu, která měla také velké množství válečných vozidel Jeep MB/GPW.

Automobil, 6x6, přeprava osob/tahač návěsů

Laffly/Hotchkiss S15R



Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss 486, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Vzadu nezávislé odpružení na listových pérech. Tuhá přední náprava. Velikost pneumatik 210-16. Rozvor 2 345 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 4 640x1 850x2 020 mm. Hmotnost asi 4 000 kg.

V letech 1937–39 a 1945–46 bylo vyrobeno několik set kusů. Model W15R měl nezávislé přední odpružení a nižší siluetu. Používal se hlavně pro tažení lehkých děl.



Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4

Renault R2087

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Nákladní automobil pro všeobecné použití byl odvozen z civilního typu Goélette R2086 4x2 (který armáda rovněž používala) s pohonem všech kol. V 50. letech jich bylo pro francouzské a belgické ozbrojené síly vyrobeno značné množství. Vozidlo s plátěnou střešou kabiny a sklopným čelním oknem bylo známé také jako třičtvrtetunka. Existovaly dva typy karoserie, oba na podvozcích 6x6 a 4x2, včetně polních sanitek, které využívaly obměnu standardní dodávkové karoserie. Firma Sinpar modifikovala těžší, ale podobně vyhlížející Renaulty, např. jedenapůltunový vůz R2167 Galion 4x4.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor Renault 671, s rozvodem OHV. Zdvihový objem 2 141 cm³. Maximální výkon 41 kW (56 k) při 3 300 ot/min. Také s motorem „85“ o obsahu 1 997 cm³, 37 kW (50 k). Suchá kotoučová spojka. Převodová skříň 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Přídavná dvoustupňová převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,28:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 64 litrů. Tažná síla navijáku 15 kN (1,5 tuny), byl-li namontovaný.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 315 mm. Celková délka 4 855 mm, šířka 1 985 mm, výška 2 740 mm. Světla výška 277 mm. Hmotnost 2 300 kg, celková hmotnost 3 300 kg.

Nahoře: valník. Dole vlevo: velitelské (experimentální) vozidlo. Dole vpravo: sanita.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Peugeot DK5J/D5A



Motor čtyřválcový, 33 kW (45 k), Peugeot THU2, 2 142 cm³, OHV; prostřednictvím třířychlostní převodovky poháněná zadní kola. Šnekovou rozvodovkou řízené nápravy. Mechanické brzdy. Nezávislé přední odpružení s příčným listovým pérem. Velikost pneumatik 15x50 (vzadu dvojité). Rozvor 3 385 mm. Celkové rozměry 5 130x1 850x2 270 mm. Hmotnost 1 690 kg.

Odvozené z vlastního vozidla 402B. Od září 1939 do června 1941 se vyrobilo 14 500 ks. Mnohá používala německá armáda. Existovala také verze sanitní a dodávková.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Citroën T23



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), Citroën 11CV, 1 911 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 16x50C. Rozvor 3 750 mm. Celkové rozměry asi 5 540x1 960x2 700 mm. Hmotnost 2 130 kg.

Typický příklad (23LU) série T23 vyráběné od roku 1935. Starší 23U mělo rozvor 3 380 mm. Verzi 23RU hodně používaly německé ozbrojené síly, v letech 1941–44 bylo pro ně vyrobeno 3 700 ks.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Latil B1



Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), Latil M2, 4 084 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 18x50. Rozvor 3 410 mm. Celkové rozměry 5 600x2 250x2 750 mm. Hmotnost 1 920 kg.

Jeden z několika typů dodávaných francouzské armádě koncem 30. let. Model B4 byl těžší verzí pro náklad až 2,5 tuny, ale měl stejný motor. Vozidla byla dodávána také s generátorem plynu Gohin-Poulenc.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Renault AGC



Motor čtyřválcový, 35 kW (48 k), Renault 603, 2 383 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické, servomechanismem posilované brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 345 mm. Celkové rozměry 5 700x2 000x2 610 mm. Hmotnost 2 400 kg.

Militarizovaný civilní automobil konce 30. let používaný francouzskou armádou, a následně německým wehrmachtem. Dvoutunový Model ADK byl vzhledově podobný, ale měl pravostranné řízení.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník**Simca-Marmon MH600BS**

Motor osmiválcový vidlicový, 73,5 kW (100 k), Ford/Simca F7CWM, 4 184 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Závěr zadního diferenciálu. Hydraulické brzdy. Portálové nápravy s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 2 900 mm. Celkové rozměry 4 950x2 100x2 630 mm. Hmotnost 3 670 kg.

Plné jméno značky bylo Simca-Unic-Marmon-Bocquet (SUMB). Vozidlo bylo navrženo a prototyp vyroben firmou Marmon-Herrington (France) v 50. letech. Sériově vyráběné v 60. letech firmou FFSA-Camions Unic.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, sanitní**Laffly/Hotchkiss S15C**

Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss 486, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Vzadu nezávislé odpružení listovými péry (se dvěma výkyvnými poloosami). Velikost pneumatik 210-16. Rozvor 2 345 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 4 875x1 880x2 500 mm. Celková hmotnost 3 560 kg.

Používalo jej francouzské letectvo jako „Voiture Sanitaire Légère Tous Terrains“ (lehké terénní sanitní vozidlo). Šlo o vzácný typ bez pohonu předních kol z konce 30. let.

Nákladní automobil, jedenatřicetřetunový, 6x6, cisterna na palivo**Laffly/Hotchkiss S20TL**

Motor čtyřválcový, 50 kW (68 k), Hotchkiss 680, 3 016 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Pěrování listovými péry, vzadu nezávislé. Velikost pneumatik 230-18. Rozvor 2 900 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 5 300x2 000x2 200 mm. Celková hmotnost 5 400 kg.

Od roku 1936 se vyrábělo mnoho podvozků S20TL, zvláště pro tažení děl, ale také pro jiné účely, jak je vidět na obrázku. Karoserie vyráběli i další dodavatelé.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, valník**Renault AHS**

Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), Renault 603S, 2 383 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 125 mm. Celkové rozměry 5 600x2 036x2 820 mm. Hmotnost 2 200 kg.

Vyráběl se v letech 1941–44 zvláště pro německý Wehrmacht jako „Lkw 2 t Renault (f)“. V podstatě militarizovaná civilní konstrukce. Všímejte si typických lisovaných ocelových krytů kol.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, valník

Peugeot DMA/DAT



Motor čtyřválcový, 38 kW (50 k), Peugeot THU3, 2 142 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými péry, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 2 800 mm. Celkové rozměry 4 680x2 000x2 410 mm. Hmotnost 1 840 kg.

V zásadě civilní nákladní vozidlo (1941–48), od března 1941 do září 1944 bylo vyrobeno 15 314 ks, hlavně pro Němce. Poválečná výroba byla obnovena v červnu 1945. Model DMAG/DAHG byl vybavený jednotkou výroby plynu.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, spojovací

Renault ADH



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Renault 489, 4 032 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 210-22. Rozvor 3 470 mm. Celkové rozměry (bez antény) 5 500x2 300x2 600 mm. Hmotnost 4 320 kg.

Tato vozidla s dodávkovým typem karoserie a speciální výbavou pro radiokomunikaci („Camion Radio“) byla zaváděna v roce 1936. Baterie 24V/125Ah nikl-kadmiového typu. Vyráběl se také s valníkovou karoserií.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Ford F598T/M.-H.



Motor osmiválcový vidlicový, 70 kW (95 k), Ford, 3 923 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 100 mm. Celkové rozměry 6 345x2 245x3 000 mm. Hmotnost asi 3 000 kg.

Civilní nákladní vozidlo vyráběné firmou Poissy s pohonem čtyř kol (Marmon-Herrington France/SAMAT) z let 1945/46. Pro službu v Indočíně bylo vyrobeno 410 ks. Původní verzi 4x2 armáda téměř vůbec nepoužívala (na rozdíl od pětitunového modelu COE).

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Citroën 46FT FOM



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Citroën, 5 180 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 600 mm. Celkové rozměry 7 010x2 480x2 770 mm. Celková hmotnost 11 000 kg.

Vyráběl se v letech 1964–67, zvláště pro zámořské jednotky (FOM) a export do několika afrických zemí. Existovala také pětitunová verze (s pneumatikami 11,00-20, vzadu dvojitémi) a alternativní typy karoserií, včetně cisterny.



Nákladní automobil, třítunový, 4x4

Simca F594WML

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Toto zmilitarizované vozidlo s plátěnou střechou kabiny, přední nápravou a přidavnou převodovkou Marmon-Herrington, které se vyrábělo ve velkém množství pro francouzskou armádu, bylo odvozeno ze starší konstrukce francouzského Fordu z počátku 50. let (známé jako valník). V roce 1954 byl Ford France pohlcen firmou Simca Industries a výroba nákladních vozidel Ford se přesunula z Poissy do závodu skupiny Unic v Suresnes. Proto byla vozidla známá také jako Simca-Unic. Vedle modelu F594WML existoval také podvozek s kratším rozvorem F594WMC pro sklápěcí a cisternové automobily. Oba podvozky se používaly i pro jiné speciální karoserie.

Nahoře: valník/přeprava osob. *Dole:* sklápěcí a cisternový na podvozku F594WMC.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový motor Simca F6CWM s postranními ventily a zdvihovým objemem 3 923 cm³. Výkon 62,5 kW (85 k) při 2 900 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol, dvoustupňová přidavná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 7,33:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 120 litrů. Tažná síla navijáku 50 kN (5 tun), byl-li namontovaný.

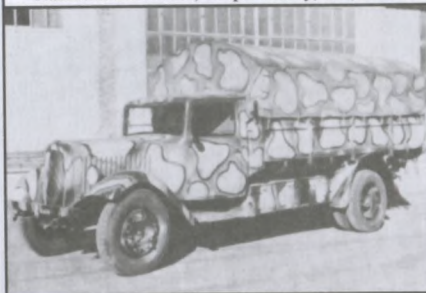
ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 655 mm (u F594WMC 3 040 mm). Celková délka 6 780 mm, šířka 2 300 mm, výška 3 200 mm. Světla výška 290 mm. Hmotnost 4 745 kg, celková hmotnost 7 925 kg.



Nákladní automobil, třípůltunový, 4x2, valník

Citroën T45/45U



Motor šestiválcový, 54 kW (73 k), Citroën, 4 580 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 230-20. Rozvor 4 600 mm. Celkové rozměry 7 120x2 350x3 140 mm. Hmotnost 3 790 kg.

V letech 1941–44 bylo vyrobeno více než 15 000 ks, hlavně pro německou armádu. Pracovní označení P38. Existovalo také s jinými typy karoserií. Po válce výroba pokračovala jak pro civilní, tak i vojenské použití.

Nákladní automobil, třípůltunový, 4x2, palivová cisterna

Latil B6



Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), Latil FB6 23CV, 6 040 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a přidávané převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 42x9. Rozvor 5 140 mm. Celkové rozměry 7 000x2 410x2 500 mm. Hmotnost není známa.

Vyráběl se od roku 1936 do druhé světové války. Existovaly dlouhé (na obr.) a krátké (rozvor 4 100 mm) podvozky. K typům karoserie patřily valník, cisterna a pojízdná dílna. Vyráběné rovněž s generátorem plynu.

Nákladní automobil, třípůltunový, 4x2, valník

Renault AHN



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Renault 622B, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 210-20 nebo 34x7. Rozvor 3 730 mm. Celkové rozměry 6 420x2 350x2 990 mm. Hmotnost 3 540 kg.

Vyráběl se v letech 1941–44, hlavně pro německé jednotky. Podobné vyhlížející kabina byla na dvou- a pětivotunových modelech. Po roce 1945 výroba pokračovala s malými úpravami jako AHN2.

Nákladní automobil, třípůltunový, 4x4, valník

Renault R2152



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), vodorovně pod podvozkem, Renault 672, 6 230 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidávané převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 640 mm. Celkové rozměry 6 850x2 280x2 840 mm. Hmotnost 7 000 kg.

Vojenská varianta civilního vozidla z konce 50. let s plátěnou střechou kabiny. Počátkem 60. let s novým označením Saviem. Také verze požární (Guinard) a tahač (R2182).

Nákladní automobil, čtyřiapůltunový, 4x2, valník	Renault AGR
	Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Renault 383, 4 025 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými píry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 250 mm. Celkové rozměry 6 330x2 320x2 550 mm. Hmotnost asi 4 250 kg. Pro civilní a vojenské použití se vyráběl koncem 30. let. V německých službách sloužilo mnoho zabavených vozidel. Vyráběl se také se vznětovým motorem a s rozvorem 2 550 mm.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x2, valník	Matford F917WS
	Motor osmiválcový vidlicový, 62,5 kW (85 k), Matford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými píry. Velikost pneumatik 230-20. Rozvor 3 988 mm. Celkové rozměry 6 880x2 200x2 500 mm. Hmotnost asi 3 500 kg. Model francouzského Fordu 1938/39 se vyráběl do roku 1943 v Poissy, pak byla výroba přesunuta do Gennevilliers. Od roku 1941 s upravenou maskou chladiče. V roce 1946 bylo upuštěno od jména Matford.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x2, lékařský, skříňový	Panhard K155/ID16E
	Motor čtyřválcový, 62,5 kW (85 k), Panhard 4E.5 195 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými píry. Velikost pneumatik 230-20. Rozvor 3 880 mm. Celkové rozměry 7 600x2 400x2 850 mm. Hmotnost 4 000 kg. Velká skříň (uvnitř 5 700x2 220x1940 mm) vybavený pro poskytování lékařské péče v poli a na odlehlých vojenských základnách. Různé typy vybavení. Z let 1945–48. Starší vojenské modely ze 30. let zahrnovaly typy K112 a K125 s motorem se šoupátkovými ventily.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x2, valník	Simca F569WML
	Motor osmiválcový vidlicový, 62,5 kW (85 k), Simca, 3 923 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými píry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 655 mm. Celkové rozměry 6 800x2 290x2 900 mm. Hmotnost 4 370 kg. Zavedený v roce 1956 poté, co byl Ford France pohlcen firmou Simca. Verze s krátkým rozvorem (WMC) byla nabízená jako sklápěcí. Civilní verze s uzavřenou kabinou se na přání dodávala se vznětovým motorem Hercules.

Nákladní automobil, pětitudový, 4x2, valník

Renault AHR



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Renault 622B, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy posilované servomechanismem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 230-20. Rozvor 4 440 mm. Celkové rozměry 7 150x2 250x3 070 mm. Hmotnost 3 700 kg.

Toto vozidlo typického vzhledu firmy Renault 40. let se vyrábělo ve velkém množství pro německé jednotky v letech 1941–44. Mnoho valníků sloužilo na východní frontě.

Nákladní automobil, šestitudový, 4x2, valník

Renault AGK



Motor čtyřválcový, 62,5 kW (85 k), Renault 441, 5 841 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy posilované servomechanismem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 270-24. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 7 330x2 400x2 650 (kabina) mm. Hmotnost asi 4 500 kg.

Tento model, zavedený koncem roku 1937, se vyráběl až do začátku války. Byl používán francouzskými jednotkami a následně Němci. Konstrukce s plachtou mohla být zvýšena nebo snížena.

Nákladní automobil, šestitudový, 4x2, valník

Renault R7521



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Renault Fulgur 6 uložený vodorovně pod podvozkem, 6 843 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Pneumaticky posilované hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 2 645 mm. Celkové rozměry 7 280x2 500x2 750 mm. Celková hmotnost 12 000 kg (na silnici 15 500 kg).

Vojenská verze civilního podvozku 4x2 Renault/Saviem R4152 z let 1960/61. Dodávána také jako tahací návěš (R7571). Hmotnost podvozek a kabina 5 370 kg.

Nákladní automobil, šestitudový, 4x4, taháč

Renault R2182



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), vodorovně pod podvozkem uložený Renault 672, 6 230 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 640 mm. Celkové rozměry 6 220x2 430x2 700 mm. Hmotnost 5 700 kg. Celková hmotnost soupravy (s přívěsem) na silnici 21 700 kg.

Tahače s točnicí pro návěš odvozeny z vozidla R2152. Na obrázku s kruhovou lafetou kulometu. Podobný R7571, ale se zážehovým motorem a vzduchovými brzdami.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x4, valník

Saurer 3CM



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), Saurer CT3D, 8 046 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy s motorovým retardérem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor asi 4 000 mm. Celkové rozměry asi 7 000x2 500x3 000 mm. Hmotnost asi 8 000 kg.

Od roku 1954 se vyráběl pro francouzské letectvo, také jako tahací návěš (3CTM). K ostatním modelům Saurer dodávaným armádě patřila vozidla 3CT1D a 4CT1D 4x2.

Nákladní automobil, sedmitunový, 4x2, valník

Renault R4153 DEFA



Motor šestiválcový, 84,5 kW (115 k), pod podvozkem vodorovně uložený Renault 572, 6 230 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 640 mm. Celkové rozměry 6 840x2 470x2 960 mm. Hmotnost 6 000 kg.

Vojenská verze civilního vozidla Renault-Saviem R4153, která měla plátěnou střechu kabiny a sklopné čelní okno. Zavedena koncem 50. let. Vyráběla se také verze s dlouhým rozvorem.

Nákladní automobil, desetitunový, 4x2, valník

Willeme LD610



Motor šestiválcový, 129 kW (175 k), Willeme 5186, 13 446 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 5 420 mm. Celkové rozměry 8 600x2 600x3 230 mm. Hmotnost 16 740 kg.

Pro francouzskou armádu se vyráběl v letech 1956–59. Maximální tažený náklad 26 tun. Také verze 6x4 a s upravenou přední částí a kabinou. Všechna vozidla byla nabízena i pro civilní sektor.

Nákladní automobil, sedmitunový, 6x6, doplňování paliva

Laffly/Hotchkiss S45TL



Motor čtyřválcový, 73,5 kW (100 k), Laffly/Hotchkiss, 6 232 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu nezávislé. Naviják 65 kN (6,5 tuny). Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor 4 400 mm (rozvor zadních náprav 1 400 mm). Celkové rozměry 8 420x2 250x2 500 mm. Hmotnost 11 200 kg.

Největší ze „šestikolek“ Laffly 30. let vybavená pro doplňování paliva letadel. Údajně byla montována také s motorem o zdvihovém objemu 5,7 l, 61,5 kW (85 k). Ve 2. světové válce ji používala německá Luftwaffe.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x6, odtahový

Latil TRPZ



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Latil M16, OHV, na přání vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 44x10. Rozvor 3 700 mm (rozvor zadních náprav 1 360 mm). Celkové rozměry (podvozek a kabina) 7 000x2 460x2 915 mm. Hmotnost (podvozek/kabina) 8 000 kg.

Odtahové zařízení firmy Claude Bonier pro francouzskou armádu z roku 1952. Vyráběl se také jako tahač pro letectvo. Belgické letectvo používalo verzi tahače 6x4 se vznětovým motorem Hercules.

Nákladní automobil, dvanáctitunový, 6x6, tahač

Willeme W6DAT



Motor šestiválcový, 129 kW (175 k), Willeme 5186, 8 964 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Za kabinou naviják. Velikost pneumatik F20. Rozvor 4 950 mm (rozvor zadních náprav 1 450 mm). Celkové rozměry 9 140x2 430x3 100 mm. Hmotnost 10 750 kg, celková hmotnost soupravy 65 000 kg.

Tahač pro přepravu tanků odvozený od těžkého civilního modelu W6DT. Počátkem 60. let jej používala libanonská armáda. Také verze 4x4 (L6 DAT).

Nákladní automobil, čtrnáctitunový, 6x4, přeprava tanků

Berliet GPE4



Motor šestiválcový, 101,5 kW (138 k), Berliet MDK2C, 15 353 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování s příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor 6 320 mm (rozvor zadních náprav 1 415 mm). Celkové rozměry 10 210x3 000x3 000 mm. Hmotnost 22 770 kg, celková hmotnost 37 000 kg.

Známy jako Camion Leveur-Porteur. V letech 1939 až 1940 bylo vyrobeno 25 ks. Předchozí model GPE3 (v roce 1937 vyrobeny 2 ks) se lišil v mnoha podrobnostech. Jeřáb 120 kN (12 tun) byl ovládán šnekovými hřídeli uloženými v okrajích karoserie a poháněnými motorem.

Nákladní automobil, 8x4, jeřáb na letadla

Willeme CG8x4



Motor šestiválcový, 162 kW (220 k), Willeme 5186E, 13 540 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry vpředu, vzduch vyrovnávací ramena. Velikost pneumatik 14,00-20 vpředu, 18,00-24 vzadu. Celkové rozměry 11 900x3 580x3 000 mm. Celková hmotnost 80 000 kg.

Hydraulický jeřáb firmy Applevege s nosností 15 tun v šesťmetrovém rameni, 18 tun v pětmetrovém rameni. Používal se k rychlému odstranění havarovaných letadel z dráhy. Vyráběl se koncem 50. let.

Tahač, 4x4, dělostřelecký**Laffly/Hotchkiss V15T**

Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, dvoustupňové přídatné převodovky a čtyř samostatných hnacích hřídelů poháněná zadní nebo všechna kola. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpředu a čtvrteliptickými listovými péry vzadu. Mechanické brzdy. Velikost pneumatik 230x40. Rozvor 2 145 mm. Celkové rozměry 4 210x1 800x2 000 mm. Hmotnost 3 100 kg.

Francouzské armádě byl dodáný koncem 30. let. Navržený a používán hlavně k tažení protitankového kanónu 25 mm. Mnohé tahače později používali Němci.

Tahač, 4x4, ženíjní**Latil TL7-RR**

Motor čtyřválcový, 50 kW (68 k), Latil M2, 4 084 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná všechna kola. Konečné hnací hřídele oddělené od náprav. Závěry diferenciálů. Mechanické brzdy. Řízení čtyř kol. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 36x6. Rozvor 2 700 mm. Rozchod 1 533 mm. Celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost 4 000 kg.

V letech 1942/43 zkonstruovaný pro Německo k použití na železnici v SSSR. Tahače série TL6 a 7 byly používány pro různé vojenské účely, včetně tažení děl.

Tahač, 4x4, víceúčelový**Latil TL10**

Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Latil H14, 5 585 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná všechna kola. Konečné hnací hřídele oddělené od náprav. Závěry diferenciálů. Řízení čtyř kol na přání. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11.00-24. Rozvor 2 400 mm. Celkové rozměry 4 425x1 855x1 976 mm. Hmotnost asi 3 000 kg.

Typický příklad dalšího vývoje starého typu TL v 50. letech, používaný ženisty. Vybavený navijákem. Také se vznětovým motorem M14, uzavřenou kabinou a dalšími změnami.

Tahač, 4x4, dělostřelecký**Latil FTARH**

Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), Latil F, 6 040 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná všechna kola. Oddělené hnací hřídele s čelními ozubenými koly. Řízení čtyř kol na přání. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 270-28. Rozvor 3 050 mm. Celkové rozměry 5 960x2 320x2 620 mm. Hmotnost 6 500 kg.

Maximální tažená hmotnost 20 tun. Vyráběl se koncem 30. let a často se používal jako tahač středních a těžkých děl. Starší modely, např. TAR3 a TAR5, měly plná kola.

Tahač, 6x6, dělostřelecký

Laffly/Hotchkiss S15T



Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss 486, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Mechanické brzdy. Pěrování listovými péry, vřadu nezávislé (s výkyvnými poloosami). Velikost pneumatik 230-18. Rozvor 2 345 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 5 550x1 750x2 550 mm. Hmotnost asi 3 000 kg.

Nejlehčí z rodiny terénních „šestikolek“ Laffly, model S15T se objevil také s jinými verzemi karoserie. Všimněte si nárazníkových kol vpředu a pod podvozkem.

Tahač, 6x6, dělostřelecký

Laffly/Hotchkiss W15T



Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Hotchkiss 486, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Mechanické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpředu a listovými péry vzadu. Velikost pneumatik 230x40. Rozvor 2 345 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 4 640x1 900x1 960 mm. Hmotnost asi 3 000 kg.

Tahač verze S15T s nízkou siluetou se používal pro všeobecné účely, především pro tažení protitankového kanónu 47 mm. Z konce 30. let.

Tahač, 6x6, dělostřelecký

Laffly/Hotchkiss S20TL



Motor čtyřválcový, 50 kW (68 k), Hotchkiss 680, 3 016 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Mechanické brzdy. Pěrování listovými péry, vřadu nezávislé. Velikost pneumatik 230-18. Rozvor 2 900 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 5 420x2 000x2 300 mm. Hmotnost asi 3 650 kg.

Známy jako „Voiture de Dragons Portés“ a používaný pro přepravu vojsk a tažení lehkých děl. Zadní podvozek z „šestikolky“ Laffly z konce 30. let byl navržený maďarským inženýrem Hollósem.

Tahač, 6x6, dělostřelecký

Latil M7Z1



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), Latil M7, 2 724 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 230-18. Rozvor 2 500 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 4 100x1 800x1 300 mm. Hmotnost 2 260 kg.

Tato „šestikolka“ byla v zásadě odvozena z automobilu/tahače 4x4 M7T1 vyráběného krátce před začátkem 2. světové války.

Tahač, 6x6, dělostřelecký**Laffly S25T**

Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), Laffly, 3 457 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Mechanické brzdy posilované servomechanismem. Pérování listovými pery, vzadu nezávislé. Naviják 40 kN (4 tuny). Velikost pneumatik 230-20. Rozvor 2 410 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry 4 855x2 100x2 450 mm. Hmotnost 5 150 kg.

Jeden ze série více než 100 ks vyrobených pro tažení dlouhého kanonu 105 mm. Některé přečkaly 2. světovou válku a v roce 1950 ještě sloužily francouzské armádě.

Tahač, 6x6, dělostřelecký**Laffly S35T**

Motor čtyřválcový, 73,5 kW (100 k), Laffly, 6 232 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Mechanické brzdy posilované servomechanismem. Pérování listovými pery, vzadu nezávislé. Naviják 60 kN (6 tun). Velikost pneumatik 270-22. Rozvor 2 740 mm (rozvor zadních náprav 1 280 mm). Celkové rozměry 5 500x2 100x2 685 mm. Hmotnost 8 050 kg.

Zavedený v letech 1935/36 pro tažení děl 155 mm. Tažná síla 120 kN (12 tun). Mnohé převzali Němci a používali je jako „Schwerer Radschlepper (f) Laffly S35T“.

Tahač, 6x6, vyprošťovací**Laffly S45T**

Motor čtyřválcový, 73,5 kW (100 k), Laffly, 6 232 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Redukce kol. Vzduchové brzdy (Westinghouse). Pérování listovými pery, vzadu nezávislé. Naviják 65 kN (6,5 tuny). Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor 2 800 mm (rozvor zadních náprav 1 400 mm). Celkové rozměry 5 870x2 450x2 700 mm. Hmotnost 12 500 kg.

Vyráběl se koncem 30. let pro vojenské i civilní použití. Vybavený valníkovoú karoserií s balastem. Vzadu zavěšeno velké zemní ukotvení.

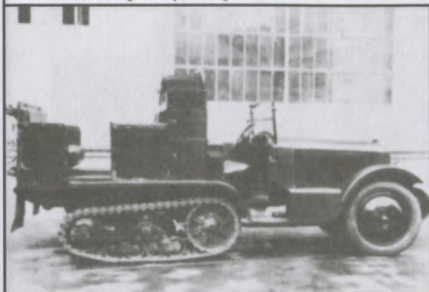
Tahač, 6x6, dělostřelecký**Latil M2TZ**

Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), Latil M2, 4 084 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Tři závěry diferenciálů. Brzdy s podtlakovým posilovačem. Naviják 40 kN (4 tuny). Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 250 nebo 270-22. Rozvor 2 600 mm (rozvor zadních náprav 1 240 mm). Celkové rozměry 5 200x2 160x2 480 mm. Hmotnost 7 500 kg.

Vyráběl se v letech 1938–40 s různými typy karoserií, včetně balonového navijedla a vyprošťovacího vozidla pro námořnictvo. Možnosti na přání zahrnovaly naviják 50 kN (5 tun) a rozvor 3 620 mm.

Tahač, kolopásový, ženijní

Citroën C6P19

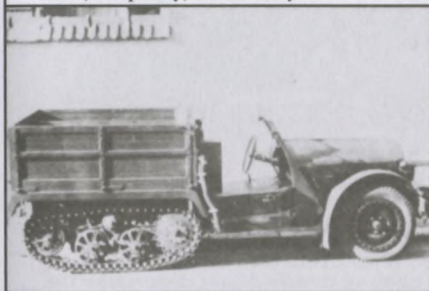


Motor šestiválcový, 31 kW (42 k), Citroën, 2 442 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy na předních kolech a na pohonu hnacích kol. Pérování listovými pery. Poháněný dvojpásový podvozek Hinstin P7-bis. Velikost pneumatik 815x105. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry asi 5 000x1 750x2 000 mm. Hmotnost asi 2 500 kg.

Typický příklad velké škály „Autochenilles“ (housenkových pásových automobilů) vyráběné od počátku 20. let až do 2. světové války firmou Citroën pro vojenské i civilní použití. Na obrázku ženijní vozidlo „Voiture de Sapeur-mineur de Génie“ z 30. let.

Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Unic TU1



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), Unic M16D, 2 150 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy na předních kolech a pohonu hnacích kol (také na pomoc řízení). Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 5,25-18. Celkové rozměry 4 200x1 700x1 310 mm. Hmotnost 2 260 kg.

Velmi odlišný od dobových francouzských kolopásových vozidel. Model TU1 se dostal do výroby v roce 1940, která pokračovala v roce 1943 pro Německo jako „Zgkw. U 305 (f)“.

Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Citroën P14P



Motor šestiválcový, 37 kW (50 k), Citroën, 2 650 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 955x155. Rozvor 2 700 mm. Celkové rozměry asi 4 700x1 750x2 100 mm. Hmotnost asi 3 500 kg.

Vyráběl se ve 30. letech s uzavřenou karoserií (na obrázku), mnohé tyto dělostřelecké tahače byly zabaveny a využity Němci, jako „Zgkw. Ci 306 (f)“.

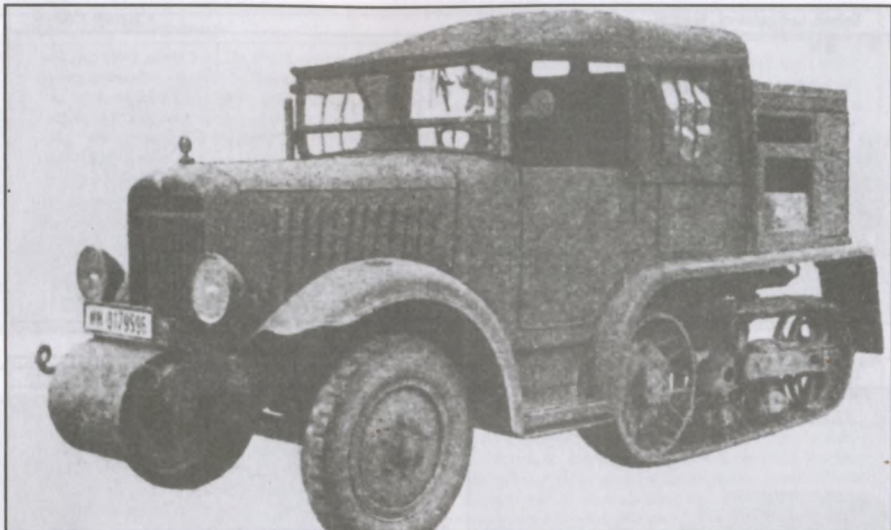
Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Somua MCG



Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), Somua, 4 712 cm³, IOE; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 30x5. Celkové rozměry asi 5 000x1 900x2 750 mm. Hmotnost asi 4 000 kg.

V polovině 30. let byl zaveden model MCG5 (na obrázku), který byl doplněn typem návěsů s točnicí pro přepravu děl. Německé síly používaly ukořistěné tahače pod oficiálním označením „Zgkw. S 307 (f)“.



Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Unic P107

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Jedno z nejpoužívanějších kolopásových vozidel francouzské armády před 2. světovou válkou. Vyráběla jej firma Unic/Georges Richard v Puteaux od roku 1937 v několika verzích. Po pádu Francie padla mnohá do rukou německého wehrmachtu. Ve wehrmachtu byla oficiálně známá jako „Leichter Zugkraftwagen 37 Unic (f)“ nebo jako „Zgkw. U 304 (f)“. Němci vlastnili tolik těchto i jiných francouzských vojenských vozidel, že k nim vydali příručky v němčině.

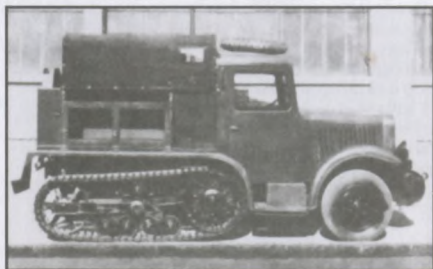
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Unic P39 s rozvodem OHV a zdvihovým objemem 3 450 cm³. Výkon 44 kW (60 k) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Dvoustupňový přidavný převod. Stálý převod nápravy 2,9 nebo 3,2:1. Hydraulické brzdy na hnacích kolech (také pro řízení v ostrých zatáčkách). Tuhá přední náprava s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 30x5. Elektrická soustava 6 nebo 12 V. Objem paliva 160 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozchod vpředu 1 395 mm, vzadu 1 340 mm. Celková délka 4 850 mm, šířka 1 800 mm, výška 2 280 mm. Světlá výška 340 mm. Hmotnost 3 000 kg, celková hmotnost 5 400 kg.

Nahoře: ve službách wehrmachtu. *Dole vlevo:* typ pro severní Afriku. *Dole vpravo:* ženijní typ.



Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Somua MCG5



Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), Somua, 4 712 cm³, IOE; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Naviják 15 kN (1,5 tuny). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 30x5. Celkové rozměry 4 550x1 970x2 890 mm. Hmotnost 4 700 kg. Celková hmotnost 6 800 kg.

Tahač houfnice Schneider 155 mm. Vlastní jeřáb pro umístování děla na točnici. Používal se také pro vyprošťování a tažení jiných nákladů (na silnici až do 15 tun, 7 tun v terénu). Modely MCG měly kapotu s větracími šterbinami na stranách.

Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Somua MCL5

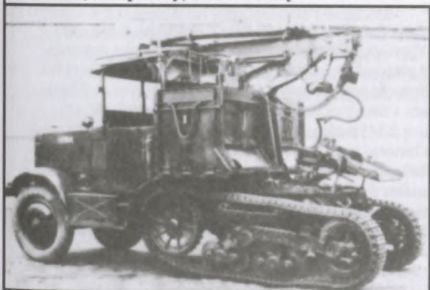


Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Somua, 6 232 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy na pohonech hnacích kol. Vzduchová brzda Westinghouse pro tažená děla. Přední kola bez brzd. Kola s 10 zuby. Pérování listovými péry. Naviják 25 kN (2,5 tuny). Celkové rozměry asi 5 300x2 300x2 900 mm. Hmotnost asi 6 000 kg.

Tahače MCL5 (a MCL6) se používaly pro tažení těžkých děl a byly vhodné vybaveny pro vyprošťování a přepravu tanků (na přívěsech). Německé označení: „Zgkw. S 303 (f)“.

Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Somua MCL6



Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Somua, 6 232 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy pouze na pohonech hnacích kol (hnací kola a bubny brzd společně našroubované na nábojích kol). Elektrický naviják 25 kN (2,5 tuny). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 38x7. Celkové rozměry asi 5 000x2 300x3 200 mm. Hmotnost asi 6 000 kg.

Tahač vybavený pro tažení děla jako návěsu, s jeřábem pro zvedání děla na točnici. Kabina s polovičními dveřmi a postranními závěsy; vřadu schránky na munici.

Tahač, kolopásový, vyprošťovací

Somua MSCL6



Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), Somua, 9 775 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy na pohonech hnacích kol. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik není známa. Celkové rozměry 5 900x2 400x2 980 mm. Hmotnost asi 10 000 kg. Provozní hmotnost 13 000 kg.

Nejtěžší z kolopásových tahačů Somua. Tento model se roku 1940 v omezeném množství vyráběl jako „Tracteur de Dépannage“ (opravárenský tahač). Šestiválcový motor vyžadoval delší kapotu s šesti ventilačními dvířky.

Obrněný automobil, 4x4**Berliet VUDB**

Motor šestiválcový, 37 kW (50 k), Berliet, 2 736 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Nezávislé odpružení listovými péry. Neprorazitelné pneumatiky Veil-Picard velikosti 36x8,25. Rozvor 3 070 mm. Celkové rozměry 4 300x1 960x2 150 mm. Bojová hmotnost 4 950 kg.

Vyráběl se pro francouzskou (50 ks) a belgickou (12 ks) armádu počátkem 30. let. Údajně byly některé vyvezeny do Jugoslávie. Výzbroj 2 kulomety. Osádka 3. Pancíř 3–7 mm. Na obrázku prototyp. Model VUDB4 měl věž a silnější pancíř.

Obrněný automobil, 4x4**Panhard 178**

Motor čtyřválcový, 77 kW (105 k), vzadu, Panhard, 6 333 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, 4 stupně vpřed, 4 vzad, poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 42x9. Rozvor 3 120 mm. Celkové rozměry 4 790x2 010x2 310 mm. Bojová hmotnost 8 400 kg.

Známy jako AMD 1935. Tento „Automitrailleuse“ (zde s věží APX) se vyráběl ve značném množství až do 2. světové války, v průběhu které ukořistěné kusy „P204“ sloužily Němcům. Model 178B byl poválečnou verzí.

Stíhač tanků, 6x6**Laffly W15T-CC**

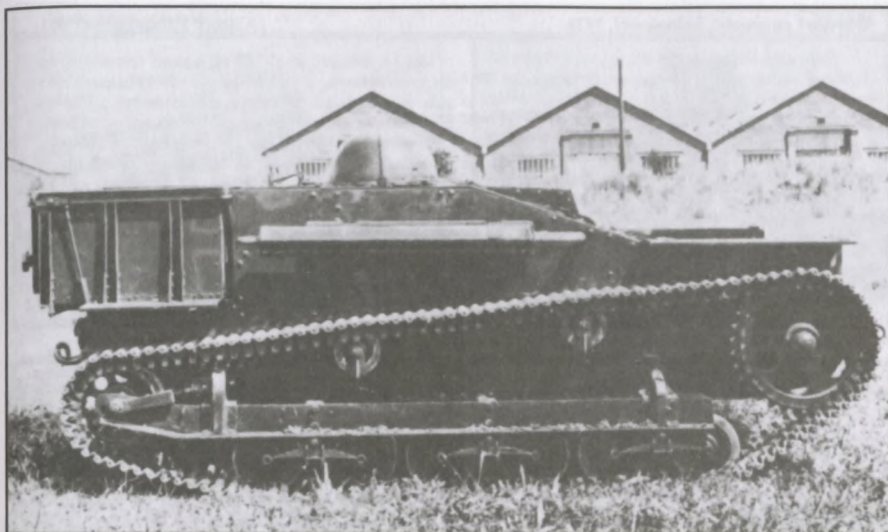
Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), Hotchkiss, 2 312 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpředu a listovými péry vzadu. Velikost pneumatik 230x40. Rozvor 2 345 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Rozměry (bez kanónu) asi 4 500x1 900x1 900 mm. Hmotnost 5 000 kg.

Tank navržený v roce 1939 generálem Kellerem. Tento „Chasseur de Char“ (stíhač tanků) měl protitankový kanon 47 mm. Dodáno bylo asi 70 ks (i když ne plně pancéřovaných, jak bylo zamýšleno), v polovině 40. let byly použity proti německým Panzerům.

Obrněný automobil, 8x8**Panhard 212/EBR**

Motor dvanáctiválcový plochý, 147 kW (200 k), vzduchem chlazený Panhard 12H6000S, 6 003 cm³, OHV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek a mezinápravových diferenciálů se třemi volnoběžkami poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení vinutými pružinami. Přední kola při jízdě po silnici zvednutelná. Na přání řízení zadních kol. Pneumatiky 14,00-24. Rozvor 4 340 mm. Rozměry 5 560x2 430x2 240 mm. Bojová hmotnost 13 000 kg.

S kanonem 75 mm známý jako EBR75. Navržený v letech 1937/38, vyráběný 1950–60 (s malými rozdíly), sloužil až do roku 1985. Pancíř 10–40 mm. Na obrázku je starší model.



Transportér, pásový, pěchotní

Renault UE/AMX UE

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Transportér pro pěchotu se sejmuteľnou valníkovou korbou, často spojený s odpovídajícím přívěsem. Zaveden v roce 1931, vyrobilo se asi 6 000 kusů, nejprve firmou Renault a v letech 1936–39 AMX. Jedno z francouzských označení bylo Chenillette de Ravitaillement d'Infanterie, M1931R. Němci mnohé ukofistili a použili jako „Infanterie Schlepper UE 630(f)“, ale uskutečnili na nich také úpravy, například samohybný podvozek různých zbraní (kulometů, děl, raket). Přechálo několik kusů.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Zážehový, kapalinou chlazený motor Renault 8510CV, čtyřválcový s postranními ventily a zdvihovým objemem 2 120 cm³. Maximální výkon 26 kW (35 k) při 2 400 ot/min. Zapalování magnetoelektrické. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon předních kol. Mechanické brzdy, také pro řízení. Šest dvoukolových podvozků s obrácenými půlelipstickými listovými péry. Ocelové pásy 170 mm. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 40 litrů. Pancíř vpředu a po stranách 7 mm, vzadu 4 mm.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 300 mm. Rozchod 1 535 mm. Celková délka 2 900 mm, šířka 1 790 mm, výška 1 030 mm. Světla výška 260 mm. Hmotnost 2 100 kg.

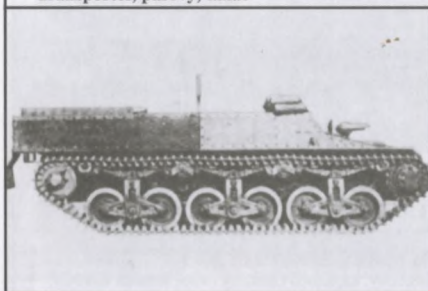
Nahoře: základní model (starší). Dole vlevo: s přívěsem. Dole vpravo: alternativní konstrukce firmy Berliet (1938/39).



Obrněný automobil, kolopásový, M29**Citroen P16/Schneider 401**

Motor čtyřválcový, 49 kW (66 k), Panhard, šoupátkové ventily; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (dopředu a dozadu) poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Podvozky Kégresse-Hinstin s pryžovými pásy. Celkové rozměry 4 750x1 780x2 460 mm. Hmotnost 6 500 kg.

Otočná věž s kanónem 37 mm. Byl navržen koncem 20. let, vyráběl se ve 30. letech a používal do 2. světové války s několika malými úpravami (např. kanonem 20 mm). Osádka 3. Na upravených francouzských kolopásových podvozcích existovala také německá obrněná vozidla.

Transportér, pásový, tahač**Lorraine 37L**

Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Delahaye 103TT, 3 533 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem Cletrac poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Rozchod 1 340 mm. Celkové rozměry 4 220x1 600x1 230 mm. Hmotnost 6 200 kg.

Známý jako „Tracteur Blindé 37L“ (obrněný tahač). Firma Lorraine v letech 1937–40 vyrobila téměř 400 ks. Většina ukořistěná Němci byla zpravidla přeměněna na samohybné protitankové kanony 75 mm (Sd.Kfz. 135) nebo samohybné houfnice (Sd.Kfz. 135/1). Model 38L byl pěchotním transportérem.

Tank, průzkumný**Renault ZT/AMR35**

Motor čtyřválcový, (82 k), Renault, 5 841 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pryžové odpružení s klikami. Celkové rozměry 4 300x1 800x1 800 mm. Bojová hmotnost 7 130 kg.

„Automitrailleuse de Reconnaissance“ vyrobený koncem 30. let v počtu asi 200 ks. Odvozený z Renaultu VM roku 1933. Kanon 25 mm a kulomet ve věži. Síla pancíře 10–13 mm. Osádka 2. Wehrmacht mnohé z nich přeměnil na samohybné minomety (8 cm sGrW34).

Tank, lehký, kavalérie**Hotchkiss H38**

Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), Hotchkiss, 5 975 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení s vinutými pružinami a lomenými pákami. Celkové rozměry 4 220x1 960x2 150 mm. Hmotnost 12 000 kg.

Věž APXR s kanonem 37 mm. Starší typ (H35) používal motor 55 kW (75 k) s obsahem 3 486 cm³. Renault R35 byl podobný, ale trochu menší. Bylo vyrobeno mnoho set obou typů. Ve velké míře je používali také Němci (některé bez věže jako tahače).

Tank, lehký, pěchotní

FCM36



Motor čtyřválcový, 67 kW (91 k) vzadu, Berliet MDP, 8 400 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení s vinutými pružinami. Celkové rozměry 4 770x2 100x2 230 mm. Hmotnost 12 800 kg.

Firma Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) v roce 1936 vyrobila 100 ks. V osmihránné věži kanon 37 mm a kulomet. Některé byly upraveny Němci na samohybná děla (75 mm) a houfnice (105 mm).

Tank, střední

Renault B1-bis



Motor šestiválcový, 221 kW (300 k) vzadu, Renault, 16 500 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Bez odpružení. Celkové rozměry 6 520x2 520x2 880 mm. Hmotnost 32 000 kg.

Vyvinutý z modelu Char B1 roku 1935. B1-bis měl kanon 47 mm (proti 37 mm) a výkonnější motor. Model B1-ter měl houfnici 75 mm a vznětový motor výkonu 257,5 kW (350 k). V této sérii bylo vyrobeno přes 300 ks. Mnohé využíval wehrmacht jako „Pz. Kpfw. B2 740 (f)“, hlavně na západní frontě.

Tank, střední

Somua S35



Motor osmiválcový vidlicový, 140 kW (190 k) vzadu, Somua, 12 700 cm³; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a přidavné převodovky s příčným uspořádáním pohonu (s druhým diferenciálem pro řízení) poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry, se čtyřmi dvukolovými podvozky (na každé straně) na výkvných ramenech. Celkové rozměry 5 460x2 110x2 620 mm. Hmotnost 20 000 kg.

Po roce 1936 bylo vyrobeno asi 400 ks. Nástavba ze tří odlévaných kusů, a pak sešroubována. Osádka 3. Ve věži kanon 47 mm a kulomet. Mnohé používal wehrmacht jako „Pz. Kpfw. 35S 739 (f)“, některé bez věže k výuce řízení.

Tank, lehký

Creusot-Loire AMX13



Motor osmiválcový plochý, 184 kW (250 k), SOFAM 8Gxb, 8 260 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem typu Cleveland poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Celkové rozměry 4 880x2 500x2 300 mm. Hmotnost 13 000 kg.

Tento model byl zavedený počátkem 50. let (s kanonem 75 mm) a stal se nejběžnějším typem nové rodiny bojových obrněných vozidel francouzské armády, která byla určena také pro export do mnoha zemí. K variantám patřily samohybné houfnice, mostní tanky, obrněné transportéry a vyprošťovací tanky.

INDIE

Před druhou světovou válkou používaly indické jednotky téměř výhradně standardní a upravená britská vojenská vozidla (Albion, Crossley, Karrier, Leyland, MCC, Thornycroft atd.). Od roku 1939 dovážely montážní závody Ford a GM velké množství vozidel z Kanady, která byla karosována v místě. Také několik strojírenských závodů a železničních dílen vyrábělo pancéřované nástavby pro kanadské podvozky. Ford India byl pobočkou Fordu Canada. Na základě dohody o půjčce a pronájmu dodaly USA 61 528 vojenských vozidel (včetně 20 818 ks Jeepů). Poválečná vojenská vozidla byla velmi různorodá, včetně mnoha typů montovaných v místě, které se postupně stávaly domácími výrobky. Další vozidla byla dovezena.

Nákladní automobil, tříčtvrtětunový, 4x2, valník

Chevrolet 1311X3



Motor šestiválcový, 58 kW (78 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 883 mm (113,5 in). Celkové rozměry 4 978x2 286x2 286 mm (196x90x90 in). Hmotnost 1 447 kg (3 190 lb), celková hmotnost 2 279 kg (5 025 lb).

Kanadské půltunové podvozky z roku 1939 s pravostranným řízením byly montované a karosované v Indii. Hodně se používaly v severní Africe. Později se vyráběly na podvozcích z roku 1940 (s poněkud odlišnou maskou chladiče).

Nákladní automobil, tříčtvrtětunový, 4x2, valník

Ford 11C



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými péry. Pneumatiky 9,00-13. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry 4 953x2 286x2 286 mm (195x90x90 in). Hmotnost 1 451 kg (3 200 lb).

Dovezené díly podvozků s pravostranným řízením z roku 1941 se montovaly a karosovaly v Indii. Existoval také se standardními šestnáctipalcovými koly a dalšími typy karoserií (otevřený a uzavřený dodávkový automobil). Kanadské vojenské Fordy byly rovněž montovány (od F8 a F8A do F60H a FGT), stejně jako britská WOT2 a 3 (s otevřenou kabinou).

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Chevrolet 1541X3



Motor šestiválcový, 58 kW (78 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Pneumatiky 10,50-16. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 477x2 235x3 048 mm (255x88x120 in). Hmotnost 2 948 kg (6 500 lb).

Podvozky s pravostranným řízením z roku 1941 s plochou kapotou se montovaly a karosovaly v Indii. Také na modelech 1939 a 1940. Známy jako „Bombay Chevs“ (viz *Wheels & Tracks*, č. 8). Existoval také s obrněnou nástavbou. Podvozky pocházely jak z Kanady, tak i USA. Přípona X3 v kanadském číslování modelů znamenala vozidlo v dílech pro Indii.



Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4

Mahindra Jeep CJ3B

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Strojírenský závod Mahindra & Mahindra Ltd z Bombaje začal montovat Jeepy (CJ2A) v roce 1949. V průběhu 50. let se postupně rozběhla fáze výroby nejen typu CJ, ale velké řady typů, včetně FC160 a dalších modelů s řízením vpředu. Z verze CJ byly odvozeny zvláštní modely pro armádu v různých variantách. Vedle standardního motoru Hurricane se model CJ3B vyráběl rovněž se vznětovým motorem. Mnoho vozidel bylo vyvezeno. Existovala také verze 4x2.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor Hurricane s rozvodem IOE (hlava F). Zdvihový objem 2 199 cm³ (134,2 cu in). Maximální výkon 56 kW (75 bhp) při 4 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,38:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s odpružením listovými péry. Pneumatiky 6,00-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 40 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 032 mm (80 in). Celková délka 3 302 mm (130 in), šířka 1 448 mm (57 in), výška 1 676 mm (66 in). Světla výška 203 mm (8 in). Hmotnost 1 043 kg (2 300 lb), celková hmotnost 1 588 kg (3 500 lb).

Nahoře: standardní vojenský CJ3B. *Dole vlevo:* s kanónem 106 RCL. *Dole vpravo:* montovaný CJ3B s levostranným řízením.



Nákladní automobil, půltunový, 4x4, otevřený dodávkový

Mehindra Jeep CJ4



Motor čtyřválcový, 56 kW (75 bhp), Hurricane F4, 2 196 cm³ (134 cid), IOE; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 311 mm (91 in). Celkové rozměry 3 581x1 753x1 676 mm (141x69x66 in). Hmotnost 1 134 kg (2 500 lb).

Typ CJ4 Universal Jeep se objevil v 60. letech jako výhradně indický. Byl vyvinut z modelu CJ3B, rozvor 2 032 mm (80 in), byl kratší než standardní americký model CJ5 s dlouhým rozvorem 2 565 (101 in). Existovaly civilní a vojenské verze s několika možnými karoseriemi.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, otevřený dodávkový

Jonga/Nissan Patrol



Motor šestiválcový, 108 kW (145 bhp), Jonga/Nissan P, 3 966 cm³ (242 cid), OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 184 mm (86 in). Celkové rozměry 3 759x1 702x1 981 mm (148x67x78 in). Hmotnost asi 1 665 kg (3 670 lb), celková hmotnost 2 155 kg (4 750 lb).

Japonský Nissan Patrol L60 vyráběl v licenci závod Defence Unit (Ordnance Factory) v Jabalpuru pro ozbrojené síly a údajně také pro export.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

Dodge PWC95



Motor šestiválcový, 82 kW (110 bhp), Dodge PA6, 4 113 cm³ (251 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 366 mm (132,5 in). Celkové rozměry 5 486x2 037x2 286 mm (216x81x90 in). Celková hmotnost 4 309 kg (9 500 lb).

Podvozek amerického typu Power Wagon vyráběla firma Premier Automobiles v Bombaji s přední částí britského vzoru (Kew) a místní kabinou a karoserií. Původní vzor Power Wagon byl také vyráběn s přední částí vojenského (W300M) i civilního typu.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

Nissan Carrier



Motor šestiválcový, 93 kW (125 bhp), později 108 kW (145 bhp), Nissan P, 3 966 cm³ (242 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 2 794 mm (110 in). Celkové rozměry 4 653x2 045x2 362 mm (195x80,5x93 in). Hmotnost asi 2 722 kg (6 000 lb), celková hmotnost 4 187 kg (9 230 lb).

Japonský Nissan Carrier D4W73U vyráběl v licenci závod Defence Unit (Ordnance Factory) v Jabalpuru. Také skříňové dodávkové a sanitní. Vzorem byl americký Dodge M37. Délka bez navijáku 4 724 mm (186 in). Tažná síla navijáku 33 kN (3 tuny).

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Dodge K-ZW-6 Special



Motor šestiválcový, 80 kW (107 bhp), Dodge, 4 113 cm³ (251 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 318 mm (170 in). Celkové rozměry 6 833, bez navijáku 6 502x2 134x2 388 mm (269, bez navijáku 256x84x94 in), kabina. Hmotnost 4 078 kg (8 990 lb), celková hmotnost 8 573 kg (18 900 lb).

V 50. letech jej vyráběla firma Premier Automobiles Ltd z Bombaje. Na obrázku v podobě používané jednotkami OSN v Kongu. Ve stejné době se vyráběla podobná vozidla Studebaker 4x4.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, podvozek

Dodge PWT 190



Motor šestiválcový, 89,5 kW (120 bhp), Perkins P6354, 5 801 cm³ (354 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatikým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 191 mm (165 in). Celkové rozměry 6 629x2 159x2 362 mm (261x85x93 in). Hmotnost 3 361 kg (7 410 lb), celková hmotnost 8 618 kg (19 000 lb).

Dodával se jako Dodge nebo Fargo pouze ve formě podvozku s kapotou a čelním oknem (na obrázku). Britská přední část (Kew). Stálý převod přídavné převodovky 1:1 a 1,98:1, stálý převod nápravy 6,166:1. Konec 50. let.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Tata/Mercedes-Benz LA312



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Tata/Mercedes-Benz OM312, 4 588 cm³ (280 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatikým posilovačem. Pérování listovými péry. Naviják na přání. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 191 mm (165 in). Celkové rozměry 7 112x2 286x2 337 mm (280x90x92 in), kabina. Hmotnost 3 493 kg (7 700 lb).

Vyráběla (původně montovala) jej od roku 1954 firma Tata Engineering & Locomotive Co. Ltd v Bombaji s pevnou nebo plátěnou střechou kabiny. Existovaly také typy 4x2. Přední část od konce 70. let přepracovaná.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x4, valník

Shaktiman/MAN 415L1AR



Motor šestiválcový, 86 kW (115 bhp), MAN D0026M1, 5 899 cm³ (360 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatikým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 191 mm (165 in). Celkové rozměry 7 163x2 286x2 413 mm (282x90x95 in), kabina. Hmotnost 4 491 kg (9 900 lb).

Zavedený v roce 1958. Do roku 1963 se vyrobilo 5 000 ks, původně hlavně z německých součástek (poté, co tento model odmítla německá armáda). Pozdější výroba byla skoro výhradně místní, v licenci firmy MAN.



Nákladní automobil, pětitunový, 4x4

Ashok Leyland Comet

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Firma Ashok Motors byla založena v roce 1948 v Ennore, Madras, pro montáž automobilů Austin, přejmenovaná na Ashok Leyland poté, co se začaly dovážet (později montovat a vyrábět) podvozky Leyland. Množství v místě vyráběných částí se postupně zvyšovalo. Nejběžnější byl model Comet (od roku 1954), jehož verze 4x4 se vyráběly hlavně pro vojenské využití (s různými rozvory a pneumatikami). Znamé typy jsou na obrázcích (z roku 1968), existovaly také podvozky se zkráceným rozvorem s jeřábem Coles. Na podvozku Hippo 6x4 (od roku 1965) byly motory 134 kW (180 bhp).

Nahoře: valník a mostní vozidlo CO3/2. *Dole:* tahač přívěsů CO3/4 a tahač Hippo H1/4 (6x4).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový kapalinou chlazený vznětový motor Ashok Leyland AL 370 PowerPlus. Zdvihový objem 6 080 cm³ (371 cu in). Výkon 82 kW (110 bhp) při 2 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 6 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka jednostupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,167:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 164 l (36 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 166 mm (164 in). Celková délka 6 858 mm (270 in), šířka 2 261 mm (89 in), výška 2 540 mm (100 in). Hmotnost 4 320 kg (9 525 lb), celková hmotnost 10 378 kg (22 880 lb). Poznámka: Tahač CO3/4 měl rozvor 3 023 mm (119 in) a celkovou délku 5 386 mm (212 in).



Obrněný automobil, 4x2, IP

Chevrolet/Crossley



Motor šestiválcový, 58 kW (78 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7.50-20. Rozvor 3 302 mm (130 in). Celkové rozměry 5 131x2 235x2 667 mm (202x88x105 in). Hmotnost asi 4 970 kg (11 000 lb).

Nástavby obrněného automobilu Crossley z let 1923/25 byly v roce 1939 v dílnách Chaklala přepracovány a přeneseny na nové kanadské podvozky Chevrolet a Ford. Podvozek na obrázku patří pravděpodobně dvouapůltunovému typu řady 16 Maple Leaf z roku 1938.

Obrněný transportér, 4x4, IP, Mk IIA

Ford 2C011QRF



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10.50-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Rozchod 1 753 mm (69 in). Celkové rozměry 4 724x2 286x1 981 mm (186x90x78 in). Hmotnost 5 792 kg (12 770 lb).

Oficiálně: obrněný transportér, kolový, IP (Indian Pattern – indický vzor). Kanadské podvozky pancéřované v Indii. Modely Mk II a IIB byly v zásadě podobné. Modely Mk IIC a III (s věží) byly na podvozku C191QRF s pneumatikami 10.50-20 a rozchodem 1 981 mm (78 in).

Obrněný transportér, 4x4, IP, Mk IV

Ford 291QR



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10.50-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Rozchod 1 981 mm (78 in). Celkové rozměry asi 4 750x2 337x1 905 mm (187x92x75 in). Hmotnost není známa.

Konečný typ vyráběný po roce 1942. Během 2. světové války se vyrobilo celkem 4 655 ks všech Mk, které byly používány pro různé úkoly (většinou jako britské typy pásových transportérů). Mk IV měl svislý volant (místo nakloněného) a oddělený prostor řidiče.

Obrněný nákladní automobil, 4x4, IP

Ford FGT



Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Pneumatiky 10.50-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry asi 4 572x2 337x2 337 mm (180x92x92 in). Hmotnost není známa.

Indický ekvivalent obrněného vozidla GM C15A, 762 kg (15 cwt) 4x4 na podvozku Ford „Quad“. Také sanitní verze pro 4 nosítka. Stejně pancéřování bylo použito u samohybných děl na podvozku F60L.

IRSKO

Irská vojenská vozidla sestávala z omezeného množství kuriózní směsi. Nové automobily a nákladní vozidla byly většinou výrobky Ford (v Corku byl krátce po první světové válce postaven závod Ford) a GM, ale velké procento předválečného parku vojenských vozidel tvořila bývalá britská vozidla Crossley, Leyland typu RAF a obrněné automobily na podvozcích Lancia, Peerless a Rolls-Royce. Nové obrněné automobily byly koncem 30. let nakoupeny ve Švédsku (Landsverk), ostatní byly vyráběny v Irsku. V průběhu druhé světové války byla získána další britská vozidla.

V 50. a 60. letech byly v Irsku nové Jeepy a Land-Rovery a různé typy nadbytečných vozidel spojenců z druhé světové války, ty byly postupně nahrazovány Bedfordy a dalšími značkami. V 60. letech byly dodány obrněné automobily Panhard AML245. K pásovým obrněným bojovým vozidlům patřily Brenccarriery a několik tanků Churchill a Comet. V Irsku i v zahraničí bylo uchováno několik kusů starých vojenských vozidel.

Nákladní automobil, půltunový, 4x2, univerzální

Fordson E83W


Motor čtyřválcový, 22 kW (30 bhp), Fordson 10HP, 1 172 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s odpružením příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 5,00-18. Rozvor 2 286 mm (90 in). Celkové rozměry asi 4 064x1 651x 1 651 mm (160x65x65 in). Celková hmotnost 862 kg (1 900 lb).

Vozy montované irským Fordem (Henry Ford & Son, Ltd, Cork) a karosované v Irsku, asi v letech 1939/40. Do poloviny roku 1941 sloužilo asi 65 ks. Vozidla původně používaly Motorizované roty irské armády.

Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2

Ford 11C


Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford 221, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s odpružením příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry asi 4 953x 2 286x1 905 mm (195x90x75 in). Hmotnost asi 1 361 kg (3 000 lb).

Civilní podvozky a kapoty amerického Fordu, model roku 1941, dovážené v dílech (údajně přes Španělsko), montované a karosované v Corku. Toto vozidlo, známé jako „Bug Chaser“ (stíhač štěnic), bylo používáno jako průzkumné, valník a k podobným účelům.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, dílna

Leyland S5X4


Motor čtyřválcový, 27 kW (36 bhp), Leyland, 6 610 cm³, SV; prostřednictvím kúzi obložené kuželové spojky, čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s dvojitou redukcí poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20 (původně plná kola 1 050x120). Rozvor 4 242 mm (167 in). Celkové rozměry asi 6 604x2 286x 2 794 mm (260x90x110 in). Celková hmotnost 6 759 kg (14 900 lb).

Dřívě britské podvozky Leyland dodávané RAF za 1. světové války, které byly upravené pro pneumatiky, elektrickou soustavu a polouzavřenou kabinu s karoserií dílny s otevíratelnými bočnicemi. Toto vozidlo bylo zachráněno po demobilizaci v roce 1962.

Tahač, 6x4, dělostřelecký

Morris-Commercial CDSW



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Morris OH, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Nápravy se šnekovou rozvodovkou a šnekem nahoře. Hydraulické brzdy. Elektrický naviják. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 9,00-16. Rozvor 2 934 mm (115,5 in), rozvor zadních náprav 1 016 mm (40 in). Celkové rozměry 9 029x2 032x2 007 mm (198x80x79 in). Hmotnost asi 3 674 kg (8 100 lb).

V Irsku karosovaný tahač polního dělostřelectva na britském podvozku konce 30. let. Nástavby se vyráběly v Base Workshops, Army Supply and Transport Section a celkově se podobaly původní britské konstrukci. Ve službě byla také vozidla Morris „Quad“.

Průzkumný automobil, 4x2

Standard Beaverette MK IV



Motor čtyřválcový, 33,5 kW (45 bhp), Beaverette, 1 778 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s dvojitou redukcí poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 1 880 mm (74 in). Celkové rozměry asi 3 099x1 778x1 778 mm (122x70x70 in). Hmotnost asi 2 041 kg (4 500 lb).

V roce 1943 získala armáda z Británie asi 40 lehkých průzkumných automobilů Beaverette Mk III a IV. V roce 1951 byly některé upravené na otevřená průzkumná vozidla bez věže, k výcviku byla používána až do poloviny 60. let. Několik jich přečkalo. (Foto: Army Air Corps)

Obrněný automobil, 4x2, Mk VI

Ford/Thompson



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford 221, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 2 997 mm (118 in). Celkové rozměry 4 521x2 007x2 134 mm (178x79x84 in). Hmotnost není známa.

Nástavba z nízkouhlíkové ocele s kulometem Vickers v otočné věži na zkráceném podvozku civilního amerického jedenáctitunového vozidla Ford. V letech 1941/42 jich firma Thompson & Son Ltd z Carlow vyrobila 28 ks. Počátkem 60. let bylo 11 ks použito v Kongu (irské jednotky OSN).

Obrněný automobil, 6x4

Leyland Terrier/ACC



Od 1956/57 motor osmiválcový vidlicový, 115,5 kW (155 bhp), Ford 317, 5 195 cm³, OHV, původně šestiválcový Leyland 46 kW (62 bhp), OHC, od roku 1941 Ford V8, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové předávkové převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem Dewandre. Listová pera, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 547 mm (179 in), rozvor zadních náprav 1 207 mm (47,5 in). Celkové rozměry 6 375x 2 210x2 438 mm (251x87x96 in). Hmotnost asi 8 128 kg (17 920 lb).

Vyráběný v polovině 30. let dílnou AAC/Cavalry v Curragh Camp na civilních podvozích, podle vzoru Landsverk L180 (v roce 1938 bylo zakoupeno 8 ks).

ITÁLIE

Historie motorizace armády v Itálii patří k nejzajímavějším na světě. Začala v roce 1903 jediným automobilem, který byl – což není překvapivé – výroby F.I.A.T. Tato společnost se později stala obrovským koncernem Fiat, který během své historie pohltil mnoho menších výrobců včetně výrobců vojenských motorových vozidel Ceirano, OM a Spa.

Když se poprvé v roce 1914 objevil jako mechanický zemědělský kůň kloubový traktor Pavesi P4, šlo o revoluční stroj. Vylepšené modely sloužily celá desetiletí, zvláště u ozbrojených složek, a to včetně druhé světové války; vyráběly se v licenci v několika státech. K vynikajícím vozidlům, kromě Fiatu, patřily ve 30. letech značky Alfa Romeo, Bianchi, Breda, Isotta Fraschini a Lancia. U vozidel pro přepravu nákladů došlo v těch letech k určité standardizaci: střední nákladní vozidla (Autocarri Unificato Medio) s celkovou hmotností 6 500 kg a užitečným nákladem 2,5–3 tuny a těžká vozidla (Autocarri Unificato Pesante) s celkovou hmotností 12 000 kg a užitečným nákladem 6 tun a více. Zajímavé byly také Autocaretta firmy OM a různé střední a těžké tahače-děl (a z nich odvozené typy) značek Breda a Spa. Pro výrobce vojenských vozidel to byly rušné časy: v říjnu 1935 napadla Itálie Etiopii, v letech 1936–39 se italské (a také německé) jednotky zúčastnily občanské války ve Španělsku, v dubnu 1939 okupovaly Albánii a v následujícím roce vstoupily do války v Lybii. Italská fašistická vláda padla v roce 1943 a do roku 1945 byla větší část Itálie pod kontrolou Němců. Během té doby byl italský průmysl nucen vyrábět pro Německo a existující vojenská výstroj byla většinou zabrána wehrmachtem. To vysvětluje, proč tolik původně italských vojenských vozidel sloužilo německým jednotkám. Na druhé straně Itálie po pádu Francie v roce 1940 převzala do užívání množství Němci ukořistěných Renaultů R35 a tanků Somua S35.

Výroba obrněných bojových vozidel v průběhu druhé světové války zahrnovala hlavně střední tanky, samohybná děla a série obrněných automobilů; tyto případy jsou uvedeny na konci této kapitoly. Po válce byly ozbrojené složky nejdříve vybaveny obrovským množstvím domácích a nadbytečných vozidel mnoha typů od spojenců, zvláště po roce 1949, kdy Italská republika podepsala smlouvu NATO. S americkou finanční podporou (MDAP) bylo navrženo a vyrobeno velké množství civilních vozidel (mnohá byla dodávána také jiným členským státům NATO), počínaje vozy s pohonem dvou kol a malými automobily, a konče do služby zařazenými autobusy a těžkými nákladními vozy.

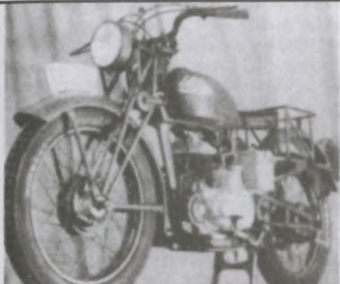
První poválečná generace taktických vozidel zahrnovala tak technicky pokrokové výrobky, jako byla Lancia CL51; při pohledu zvenčí šlo o velmi pokrokové konstrukční řešení, zvláště v oblasti převodu pohonu. Byl to však přímý opak tzv. amerického přístupu, a pro mechaniky zcela jistě zlý sen. Mnohá vozidla jsou zde představena v nejběžnější formě pro přepravu nákladů, ale existovaly také alternativní verze karoserií, jakými byly skříňová spojovací, sanitní, zdravotní a požární vozidla.

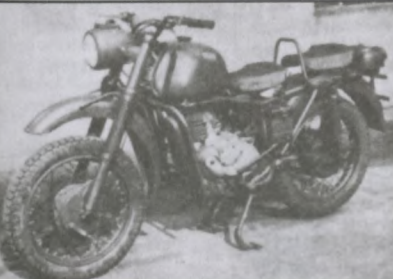
Druhá generace taktických nákladních vozidel a tahačů se objevila počátkem 60. let; šlo především o výrobky koncernu Fiat. Tradiční zbrojařská společnost OTO Melara začala s licenční výrobou pásových obrněných vozidel a firma Astra, která začala jako specializovaný závod na rekonstrukce vojenských vozidel, se zapojila do výroby těžkých civilních i vojenských nákladních vozidel.

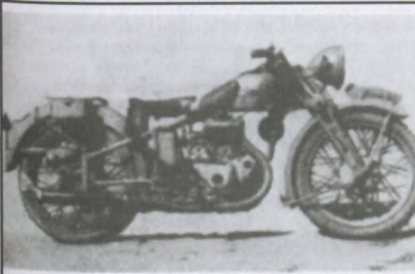
Registrační značky jsou obvykle na bílém podkladu provedené černými číslicemi, kterým předcházejí červená kódovací písmena: EI pro armádu (Esercito Italiano), AM pro letectvo (Aeronautica Militare) a MM pro námořnictvo (Marina Militare). V minulosti byla kódovými písmeny armády a letectva označení RE, respektive RA.

Mnoho příkladů italských historických vojenských vozidel můžete zhlédnout v Museo Storica della Motorizzazione Militare v La Cecchignola v Římě. Zvláště zajímavá je sbírka Diega de Henriqueze v Terstu (viz *Wheels & Tracks*, č. 10 a následující). Počet historických vozidel zachráněných soukromými majiteli se rovněž stále zvyšuje.

Motocykl, skládací	Volugrafo Aermoto
	Jednoválcový motor, 2,2 kW (3 k), Volugrafo, dvoudobý vzduchem chlazený, 125 cm³; prostřednictvím dvourychlostní převodovky, dvakrát redukováného převodu a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy na obou kolech. Skládací řídítka. Dvojitě pneumatiky. Vzadu malý závěsný hák. Rozvor 900 mm. Celkové rozměry se různily. Neobyčklý „výsadkářský skútr“ navržený ve 2. světové válce pro výsadkáře firmou Societa Volugrafo z Turína. Objevil se také s jednoduchými pneumatikami, předním teleskopickým odpružením a dalšími malými úpravami. Viz <i>Wheels & Tracks</i>, č. 3.

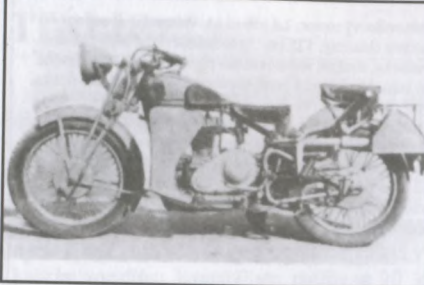
Motocykl, samostatný, 250 cm ³	Sertum 250 Mod.37
	Jednoválcový motor, 5,2 kW (7 k), Sertum, vzduchem chlazený, 248 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Odpružený rám s listovým pérem vzadu. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Velikost pneumatik 3,50-19. Rozvor 1 450 mm. Celkové rozměry 2 100x850x1 000 mm. Hmotnost 150 kg. Továrna Sertum z Milána vyráběla od roku 1931 až do počátku 50. let mnoho typů motocyklů. Pro vojenské využití ve 2. světové válce byly určeny modely 250 (na obrázku) a 500.

Motocykl, samostatný, 320 cm ³	Bianchi MT61
	Jednoválcový motor, 7,7 kW (10,5 k), vzduchem chlazený Bianchi S757/C, 318,2 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Odpružený trubkový rám. Teleskopické odpružení vpředu i vzadu (tlačnými pružinami). Velikost pneumatik 3,25-18. Rozvor 1 330 mm. Celkové rozměry 2 030x760x1 050 mm. Hmotnost 195 kg. Označení MT61 znamenalo „Motociclo Tattico“, motocykl zavedený a standardizovaný v roce 1961. Vrtání a zdvih byly 74x74 mm, kompresní poměr 6,2:1 a maximální rychlost 88 km/h.

Motocykl, samostatný, 500 cm ³	Bianchi 500M
	Jednoválcový motor, 6,6 kW (9 k), vzduchem chlazený Bianchi 500, 498 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Zadní zavěšení pístového typu. Velikost pneumatik 3,50-19. Rozvor 1 380 mm. Celkové rozměry 2 120x750x960 mm. Hmotnost 195 kg. Používaný ve 2. světové válce a po ní v Itálii a severní Africe. Společnost Bianchi existovala od roku 1897 a vyráběla dvou-, tři- a čtyřkolová vozidla. Výroba motocyklů skončila v roce 1967.

Motocykl, samostatný, 500 cm³

Gilera LTE500



Jednoválcový motor, 7,4/8,8 kW (10/12 k), vzduchem chlazený, Gilera LTE, 498 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Odpružený rám. Vřadu kyvné rameno s pružinami ve vodorovných trubkách. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Velikost pneumatik 3,50-19. Rozvor 1 450 mm. Celkové rozměry 2 260x800x1 035 mm. Hmotnost 205 kg.

Vyráběn od roku 1936, model LTE byl odvozený od civilního modelu Mars. Držadla pro spolujezdcu jsou zobrazena ve spodní složené poloze. Také s postranním vozíkem.

Motocykl, samostatný, 500 cm³

Guzzi GT17



Jednoválcový motor, 9,7 kW (13,2 k), vzduchem chlazený, Guzzi, ležatý válec 499 cm³, sací ventil SV, výfukový ventil OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Zadní zavěšení s kyvnou vidlicí. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Velikost pneumatik 3,50-19. Rozvor 1 520 mm. Celkové rozměry 2 235x925x1 090 mm. Hmotnost 200 kg (jednosedadlový 195 kg).

Legendární stroj Moto Guzzi, kterého bylo v letech 1932–39 vyrobeno 4 810 ks. Všimněte si typicky odkryté kola setravníku. V roce 1939 byl nahrazen modelem Alice.

Motocykl, samostatný, 500 cm³

Guzzi Alice

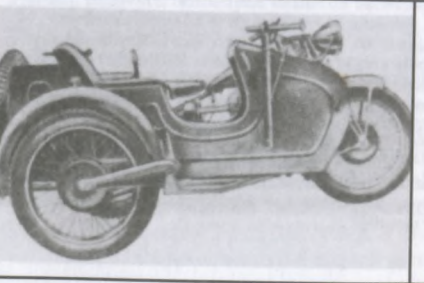


Jednoválcový motor, 9,7 kW (13,2 k), Guzzi, vzduchem chlazený ležatý válec, IOE; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová. Vřadu zavěšení kyvnou vidlicí. Velikost pneumatik 3,50-19. Rozvor 1 455 mm. Celkové rozměry 2 220x790x1 065 mm. Hmotnost 190 kg.

Na obrázku verze Biposto (dvousedadlová). Vyráběn také s postranním vozíkem (Motocarrozetta) a jako tříkolka. Celkem se v letech 1939–45 vyrobilo přes 7 000 ks. Model Superalce (1946–57) byl podobný, ale s motorem 13,6 kW (18,5 k) OHV a řazením nohou.

Motocykl, s postranním vozíkem, 3x2

Gilera VL Marte

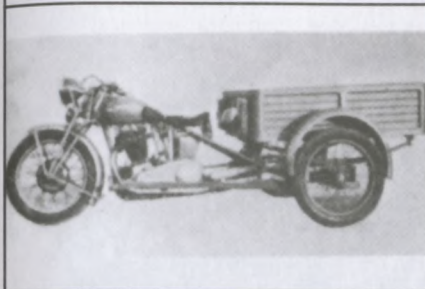


Jednoválcový motor, 8,8/10,3 kW (12/14 k), Gilera, vzduchem chlazený, 498 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a hřídele (pohon kola postranního vozíku mohl být odpojen) poháněné zadní kolo a kolo vozíku. Mechanické brzdy. Zavěšení vinutými pružinami na všech kolech; mezi zadním kolem a kolem postranního vozíku stabilizační tyč. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 430 mm. Celkové rozměry 2 300x1 600x 1 020 mm. Hmotnost 300 kg.

Vojenský model zavedený v roce 1942. Neobvyklé spojení poháněného kola postranního vozíku s odpruženým rámem. Většina italských vozíků byla vlevo.

Motorová tříkolka, 3x2, valník

Benelli 500

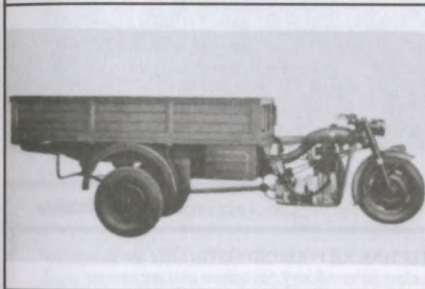


Jednoválcový motor, 9,6 kW (13 k), Benelli, vzduchem chlazený, 494 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Zadní pérování listovými péry. Velikost pneumatik 3,50-19. Rozvor 2 170 mm. Celkové rozměry 3 420x1 120x1 130 mm. Hmotnost 325 kg, celková hmotnost 750 kg.

Používaná po celou 2. světovou válku také se spojovacím vybavením a jako taháč protitankových kanonů 47 mm. Další vojenské modely Benelli 250 a 500 byly samostatné stroje s odpruženými rámy.

Motorová tříkolka, 3x2, valník

Gilera Mercurio 500

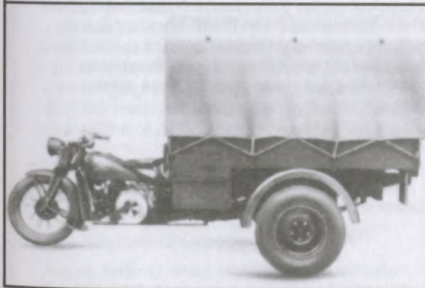


Jednoválcový motor, 15 kW (20 k), vzduchem chlazený Gilera, 499 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní (plus zpátečka) převodovky a hřídele poháněná zadní kola. Mechanické přední a hydraulické zadní brzdy. Zadní pérování listovými péry. Páteřový rám. Pneumatiky 4,50-17 vpředu, 25x6 vzadu. Rozvor 2 420 mm. Celkové rozměry 3 930x1 540x1 380 mm. Hmotnost 605 kg, celková hmotnost 2 100 kg.

Vyráběná v letech 1942–63 pro vojenské a civilní použití, také se sklápěcí karoserií. Na obrázku pozdější Motocarro. Starší modely měly vyplétané přední kolo a další menší odlišnosti.

Motorová tříkolka, 3x2, valník

Guzzi 500U (Unificato)

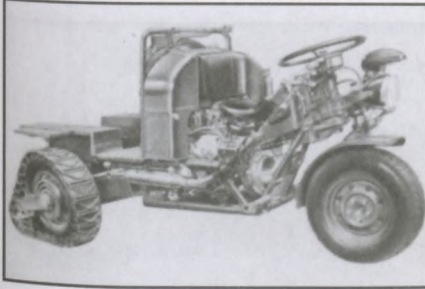


Jednoválcový motor, 13,1 kW (17,8 k), Guzzi, vzduchem chlazený, ležatý válec, 499 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Zadní pérování listovými péry. Přední vidlice paralelogramová. Velikost pneumatik 3,50-19 vpředu, 6,00-16 vzadu. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 580x1 500x1 025 mm. Hmotnost 620 kg, celková hmotnost 1 620 kg.

Typické Motocarro z roku 1942. Vyrábělo se také se sklopnými postranicemi i s těžším diskovým typem předního kola s pneumatikou 6,00-16. Nejmenší jeden takový kus umožňoval upevnění kulometu.

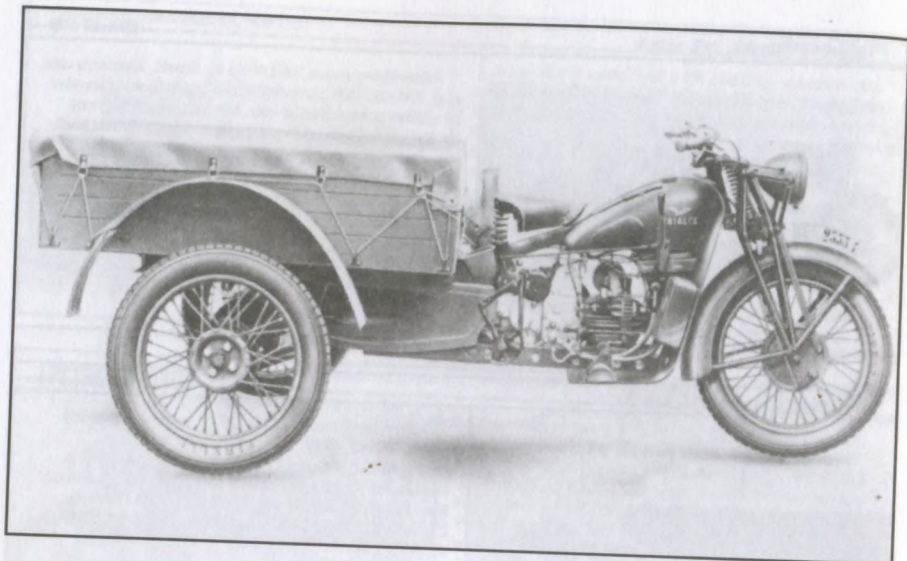
Motorová tříkolka, 3x3, univerzální

Guzzi Mulo Meccanico



Motor dvouválcový vidlicový, 15 kW (20 k), Guzzi, vzduchem chlazený, 754 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní (plus zpátečka) převodovky a 2 závěry dif. (uprostřed a vzadu) poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Přední zavěšení s vinutou pružinou, vzadu pryží odpružené kyvné vidlice. Pneumatiky 6,00-15. Snímatelné pásy. Rozvor 2 030 mm. Celkové rozměry 3 000x1 570 (max.)x1 420 mm. Hmotnost 1 000 kg, celková hmotnost 1 500 kg.

Navržena v letech 1959/60 pro použití v horských oblastech. V letech 1961/62 bylo vyrobeno asi 500 ks. Rozchod zadních kol byl upravitelný za jízdy z 1 300 až na 850 mm.



Motorová tříkolka, 3x2

Guzzi Trialce

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tříkolová verze Moto Guzzi GT17 byla zavedená v roce 1932. Když byl model GT17 nahrazený modelem Alce, tříkolka se nazývala Trialce. Rozdíl zahrnoval svislou řadící páku, namísto vodorovné, a brzdy na obou zadních kolech. Model 3x2 sloužil hlavně pro přepravu nákladů, ale objevil se také jako bojové vozidlo i se závěsem pro kulomet. V roce 1942 byl zaveden model se skládacím rámem (vodorovně sklopný uprostřed), který byl známý jako Trialce Smontabile. Dodnes přežilo pouze několik kusů Trialce.

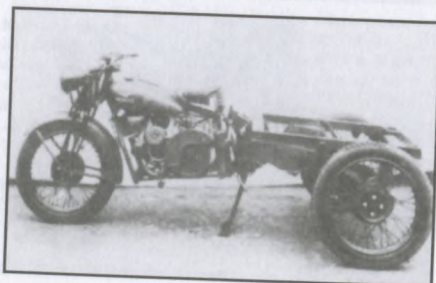
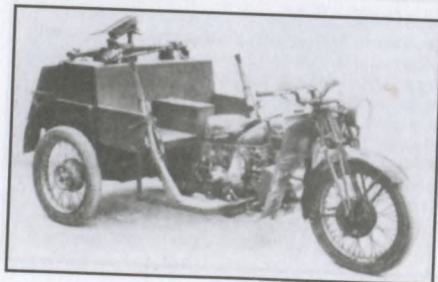
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

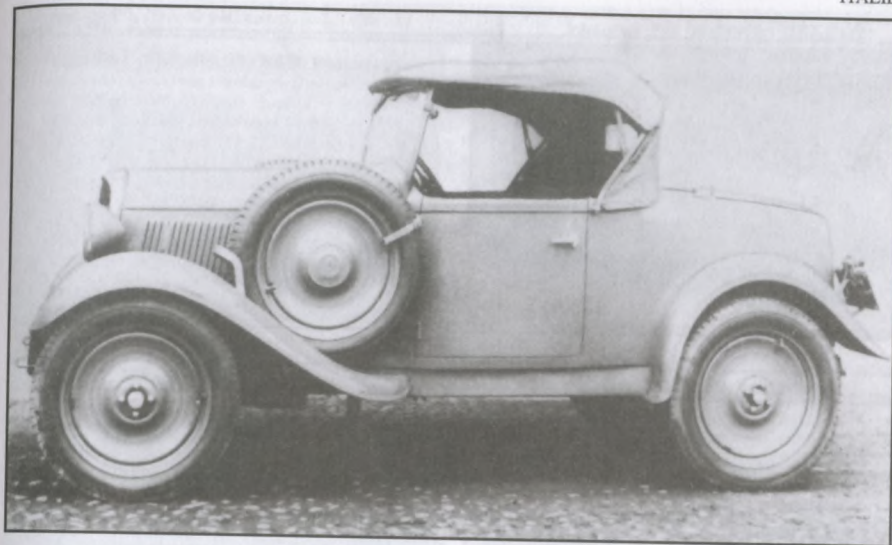
Ležatý jednoválcový, vzduchem chlazený motor Guzzi, 499 cm³, se sacím ventilem SV a výfukovým ventilem OHV. Výkon 9,7 kW (13,2 k) při 4 000 ot/min. Zapalování magnetoelektrické. Suchá víčelamelová spojka. Ručně řazená čtyřrychlostní převodovka. Mechanické brzdy. Přední odpružení tlačnou pružinou a tažnými pružinami tlumícími zpětné nárazy. Tuhá zadní náprava s listovými péry. Pneumatiky 3,50-19. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 16 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 1 880 mm. Celková délka 2 825 mm, šířka 1 240 mm, výška 1 050 mm. Světla výška 210 mm. Hmotnost 355 kg, celková hmotnost 800 kg.

Nahoře: Mototriciclo, 1940. Dole vlevo: s kulometem. Dole vpravo: podvozek se skládacím rámem.





Automobil, dvoumístný, 4x2, velitelský

Fiat 508M

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada 508 Balilla byla v roce 1932 zavedena jako první levný automobil tohoto výrobce. Bylo vyrobeno několik typů, včetně vojenského (M nebo Mil.) dvou- a čtyřmístného vozu a odvozeného lehkého nákladního vozidla. Od civilní výroby se lišily většími koly a pneumatikami, menším stálým převodem nápravy a dalšími maličkostmi. Starší výroba (1. série) používala třírychlostní převodovku; od roku 1934 byla standardem čtyřrychlostní. Tyto pozdější modely byly rovněž jinak tvarované. Úplně nový typ Balilla (508C) následoval v roce 1937, opět ve vojenských verzích.

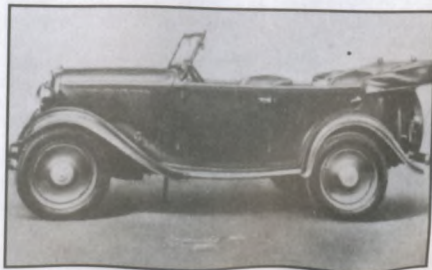
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Fiat 108 s postranními ventily. Zdvihový objem 995 cm³. Maximální výkon 15 kW (20 k) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry a hydraulickými tlumiči. Pneumatiky 4,40-19. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 31 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

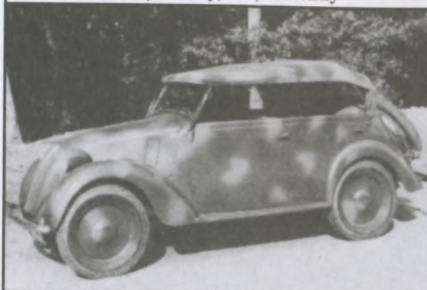
Rozvor 2 300 mm. Celková délka 3 145 mm, šířka 1 420 mm, výška 1 530 mm. Světla výška 160 mm. Hmotnost 730 kg, celková hmotnost 1 045 kg.

Nahoře: Spider (2. série), 1934/36. *Dole vlevo:* Spider (1. série), 1933. *Dole vpravo:* cestovní model 1934-37.



Automobil, čtyřmístný, 4x2, velitelský

Fiat 508C

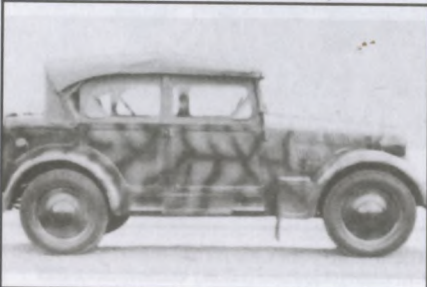


Motor čtyřválcový, 22 kW (30 k), Fiat 108C, 1 089 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení, tuhá, listovými péry odpružená zadní náprava. Velikost pneumatik 5,00-18. Rozvor 2 427 mm. Celkové rozměry 4 050x1 450x1 400 mm. Hmotnost 880 kg, celková hmotnost 1 235 kg.

Původní verze, odvozená od modernizovaného vozidla Balilla 1100 z roku 1937. Vůz oficiálně známý jako koloniální verze, měl pravostranné řízení a vyráběl se také jako malý nákladník. Od roku 1939 měl masku chladiče ve tvaru V.

Automobil, čtyřmístný, 4x2, velitelský

Fiat 508C/1100 Mil.

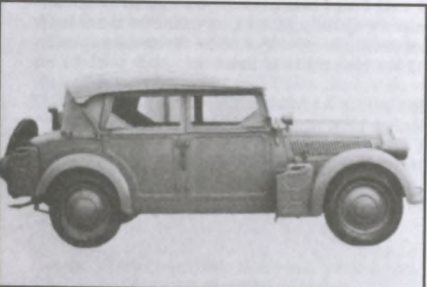


Motor čtyřválcový, 22 kW (30 k), Fiat 108C, 1 089 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení (se zakrytými vinutými pružinami), tuhá, listovými péry odpružená zadní náprava. Velikost pneumatik 5,00-18. Rozvor 2 427 mm. Celkové rozměry 3 615x1 480x1 500 mm. Hmotnost 875 kg, celková hmotnost 1 155 kg.

Karoserie vojenského vzoru vyráběná v letech 1939–45. Existovala také koloniální verze (1939–44) s pneumatikami 6,00-16, stálým převodem nápravy 5,57:1 (oproti 6,1:1) a sedmdesátilitrovou (oproti čtyřicetilitrové) palivovou nádrží.

Automobil, čtyřmístný, 4x2, velitelský

Lancia Aprilia 639 Col.

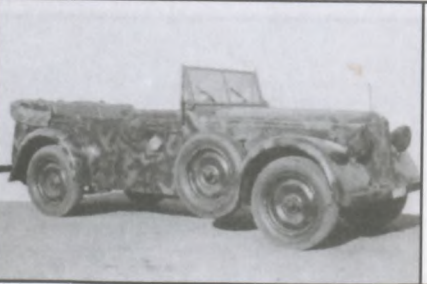


Motor čtyřválcový vidlicový, 35 kW (48 k), Lancia 99, 1 486 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení (vpředu a vzadu). Velikost pneumatik 13x45. Rozvor 2 650 mm. Celkové rozměry 4 326x1 550x1 650 mm. Hmotnost 1 065 kg, celková hmotnost 1 420 kg.

Koloniální a vojenská karoserie konstrukce firmy Viotti na podvozku Aprilia, vůz vyráběný v letech 1940–42. Také s karoserií nákladního vozidla. Byly používány také standardní automobily Ardea, Aprilia, Augusta, Ardena a další poválečné typy Lancia.

Automobil, čtyřmístný, 4x2, velitelský

Bianchi S6 (VM6C)



Motor šestiválcový, 38 kW (52 k), Bianchi, 2 179 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Dvě náhradní kola namontována na kolových čepích. Velikost pneumatik 5,50-18. Rozvor 2 785 mm. Celkové rozměry 4 270x1 680x1 680 mm. Hmotnost 1 500 kg.

Ve 30. letech dodala firma Bianchi několik sérií koloniálních a vojenských automobilů, včetně modelů S4, S6M a čtyřválcového S9. Modely S6 a S9 se vyráběly rovněž s rozvorem 2 985 mm a s pneumatikami 6,00-16 pro šestimístnou karoserii.

Automobil, čtyř- až pětímístný, 4x2, velitelský

Alfa Romeo 6C2500 Col.Mil.

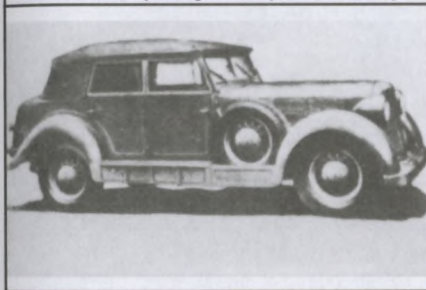


Motor šestiválcový, 64 kW (87 k), Alfa Romeo 6C, 2 443 cm³, 2xOHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Závěr diferenciálu. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení vlnitými pružinami, vzadu zkrunuté tyče. Velikost pneumatik 7,00-18 nebo 6,50-19. Rozvor 3 100 mm. Celkové rozměry 4 300x1 570x1 600 mm. Hmotnost 1 650 kg.

Mezi rokem 1939 a 1942 bylo vyrobeno asi 150 ks těchto koloniálních automobilů. Byly odvozené od modelu 6C2500 Turismo, který byl také armádou používán (s různými typy karoserií).

Automobil, čtyř- až pětímístný, 4x2, velitelský

Fiat 2800CMC



Motor šestiválcový, 62,5 kW (85 k), Fiat 2800MC, 2 852 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení se zakrytými vlnitými pružinami. Tuhá zadní náprava s listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-18. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 4 790x1 885x1 770 mm. Hmotnost 1 950 kg, celková hmotnost 2 420 kg.

Tento „vojenský koloniální“ cestovní vůz byl odvozený od civilního automobilu 2800, vyráběl se v omezeném množství v letech 1939–44. Stejně jako modely 1100 a 1500 měl přední nápravu typu Dubonnet.

Automobil, pěti- až šestímístný, 4x2, velitelský

Lancia Artena Mil. 341



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), Lancia 84A, 1 925 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení, tuhá zadní náprava odpružená listovými péry. Velikost pneumatik 15x45. Rozvor 3 180 mm. Celkové rozměry 5 000x1 800x1 700 mm. Hmotnost 1 560 kg, celková hmotnost 2 040 kg.

Vojenský vzor karoserie od firmy Viotti na upravených podvozích dvoulitrového automobilu Artena. Vůz byl vyráběn v letech 1939–41. Existovala také otevřená verze (kabriolet). Stejně jako ostatní vozy Lancia té doby měl tento model motor „do sefvěhno V“ (10°).

Terénní automobil, šestímístný, 4x4

Alfa Romeo 1900M Matta/AR52



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Alfa Romeo AR1307, 1 884 cm³, 2xOHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení, tuhá zadní náprava odpružená listovými péry. Velikost pneumatik 6,40-16. Rozvor 2 200 mm. Celkové rozměry 3 520x1 575x1 820 mm. Hmotnost 1 425 kg, celková hmotnost 1 895 kg.

Vozidlo vyvinuté v roce 1950 (1900R „La Folle“) a vyráběné od roku 1951 pro armádu (AR51) a od roku 1952 také pro letectvo (AR52). Do roku 1955 bylo vyrobeno téměř 2 200 ks včetně 50 ks pro civilní využití.



Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4

Fiat Campagnola/AR59

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Model Campagnola byl zavedený v roce 1951 jako civilní víceúčelové vozidlo. Ozbrojenými složkami byla přijata vojenská verze s označením AR51 (Autovettura da Ricognizione). Po roce 1953 existovala na civilním trhu možnost vybavení vznětovým motorem. V roce 1955 se objevila verze AR55 s menším vylepšením. Model AR55 byl nahrazen v roce 1959 modelem AR59, který nabízel různé úpravy, především vyhovoval požadavkům NATO na čtvrtunové vozidlo 4x4 (např. elektrická soustava 24 V). K zahraničním uživatelům patřily Mexiko a Venezuela.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Fiat 105B017 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 1 901 cm³. Maximální výkon 41 kW (56 k) při 4 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvou-
stupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,444:1. Hydraulické brzdy. Výkyvná přední náprava s uzavřenými vinutými pružinami (v pouzdech s olejovou lázní). Tuhá zadní náprava s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 6,40-16. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 58 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

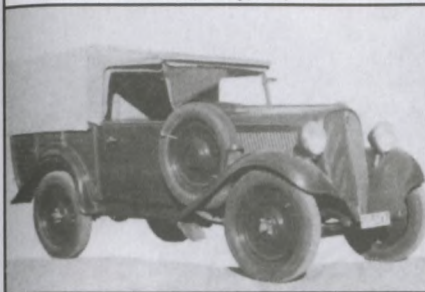
Rozvor 2 250 mm. Celková délka 3 600 mm, šířka 1 570 mm, výška 1 800 mm. Světla výška 200 mm. Hmotnost 1 440 kg, celková hmotnost 1 925 kg.

Nahoře: AR59. Dole vlevo: AR51. Dole vpravo: AR55.



Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Fiat 508 Col. Mil.



Motor čtyřválcový, 18 kW (24 k), Fiat 108, 995 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Vpředu i vzadu pérování listovými péry. Velikost pneumatik 4,50-17. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 585x1 400x1 520 mm. Hmotnost 1 060 kg, celková hmotnost 1 510 kg.

Odvozený od automobilu 508M (čtyřrychlostní verze) z poloviny 30. let. Toto malé nákladní vozidlo bylo ozbrojenými složkami hojně používané jak doma, tak i v italsko-etopijské válce (1935/36) a později v severní Africe. Vyráběl se také s různými typy karoserie v Polsku.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Fiat 508C Mil.



Motor čtyřválcový, 23,5 kW (32 k), Fiat 108C, 1 089 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení, tuhá, listovými péry odpružená zadní náprava. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 427 mm. Celkové rozměry 4 005x1 510x1 920 mm. Hmotnost 1 520 kg, celková hmotnost 1 870 kg.

Založený na militarizovaných podvozích Balilla 1100 s pravostranným řízením z let 1937–39. Kabina s dřevěnými polovičními dveřmi; dřevěná otevřená dodávková karoserie s plachtou. Také jako podvozek pro protiletadlové kulomety.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, protiletadlový

Fiat 508 LRM



Motor čtyřválcový, 23,5 kW (32 k), Fiat 108C, 1 089 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení, tuhá zadní náprava s listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 707 mm. Celkové rozměry (bez kanonů) 4 115x1 660x1 530 mm. Hmotnost (bez kanonů) 1 625 kg.

Verze podvozku Balilla 1100 s prodlouženým rozvorem jako podvozek pro protiletadlové kanony. Výzbroj sestávala ze dvou kanonů 20 mm. Podobné vozidlo mělo podvozek Lancia Aprilia.

Nákladní automobil, lehký, 4x4, valník/osobní

OM Leoncino NC/CL52



Motor čtyřválcový, 41 kW (56 k), OM 20.010, 2 545 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Vzadu naviják. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry 4 415x2 000x2 120 mm. Hmotnost 2 580 kg.

Vyráběl se počátkem 50. let, financovaný USA (MDAP), tříčtvrtětonová třída NATO. Později také pro vojenské i civilní účely se vznětovým motorem systému Saurer, 4 397 cm³. Naviják vpředu na přání.



Nákladní automobil, lehký, 4x4

OM Autocarretta 37

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vozidlo OM Autocarretta da Montagna se vyrábělo od počátku 30. let do 2. světové války v Itálii a v Eritreji. Během let bylo provedeno několik vylepšení včetně hustěných pneumatik (u některých modelů), elektrické ho osvětlení a dvoustupňové přídavné převodovky. Vozidlo bylo se svými výkyvnými nápravami a řízením čtyř kol vhodné pro horský terén. Posledně uvedená vlastnost a nízká rychlost mu však zabráňovaly v používání na delší vzdálenosti. K typům karoserií patřily valníky pro přepravu vojsk a taháč lehkých děl.

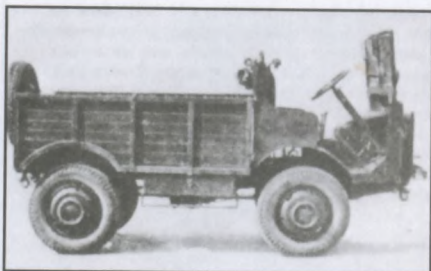
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, vzduchem chlazený zážehový motor OM s rozvodem OHV. Zdvihový objem 1 616 cm³. Maximální výkon 17 kW (23 k) při 2 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad s mezinápravovým diferenciálem se závěrem a stálým pohonem čtyř kol (nikoliv u starších modelů). Stálý převod nápravy 4,33:1. Mechanické brzdy. Nezávislé pérování příčnými listovými péry. Komorové obruče 670x120 (nebo pneumatiky 7,00-18). Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 35 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 000 mm. Celková délka 3 600 mm, šířka 1 360 mm, výška 2 150 mm. Světla výška 280 mm. Hmotnost 1 615 kg, celková hmotnost 2 415 kg.

Nahoře: Typo 37 (32 a 35 vzhledově podobné). *Dole:* 36M a (vpravo) 36DM.



Nákladní automobil, lehký, 4x2, pěchoťní

Spa CLF39

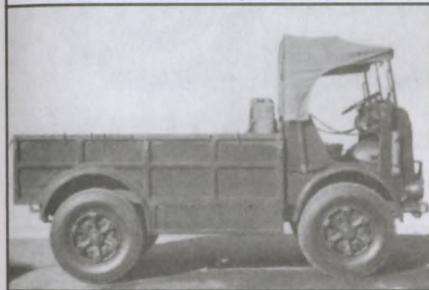


Motor čtyřválcový, 18 kW (25 k), Fiat, 1 628 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Plná kola 7,00-18. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 890x1 500x2 300 mm. Hmotnost 1 590 kg. Celková hmotnost 2 760 kg.

Vyráběl se v letech 1939–44 jako „jednotunka“ pro pěchoť (CLF: Carro Leggero Fanteria). Zapalování magnetoelektrické. Maximální rychlost 37 km/h. Alternativní typ CL39 byl vybaven pneumatikami.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Spa CL39 Coloniale



Motor čtyřválcový, 18 kW (25 k), Fiat, 1 628 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry vpředu i vzadu. Velikost pneumatik 210-18. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 890x1 535x2 300 mm. Hmotnost 1 650 kg. Celková hmotnost 2 810 kg.

Koloniální verze CL39 s velkými pneumatikami a hlubší karoserií valníku. Maximální rychlost 41 km/h. Na obrázku s odstraněnou plachtou. Vyráběl se v letech 1939–42.

Nákladní automobil, lehký, 4x4, valník

Lancia Z20/CL51



Motor čtyřválcový, 43 kW (58 k), Lancia, 2 535 cm³, OHV; prostřednictvím 2xpětirychlostní převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Přední díl se závěrem zabudovaný do převodovky. Hydraulické brzdy. Vpředu nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 2 550 mm. Celkové rozměry 4 480x1 970x2 670 mm. Hmotnost 2 750 kg. Celková hmotnost 4 550 kg.

Vyráběl se v letech 1952–70. Neobvyklý motor s válci ve dvou řadách. Model Z20A byl podobný, ale bez závěru předního diferenciálu. Také verze taháč (Z30, TL51) a verze s větším rámem (pro sanitní a dodávkové provedení a autobus).

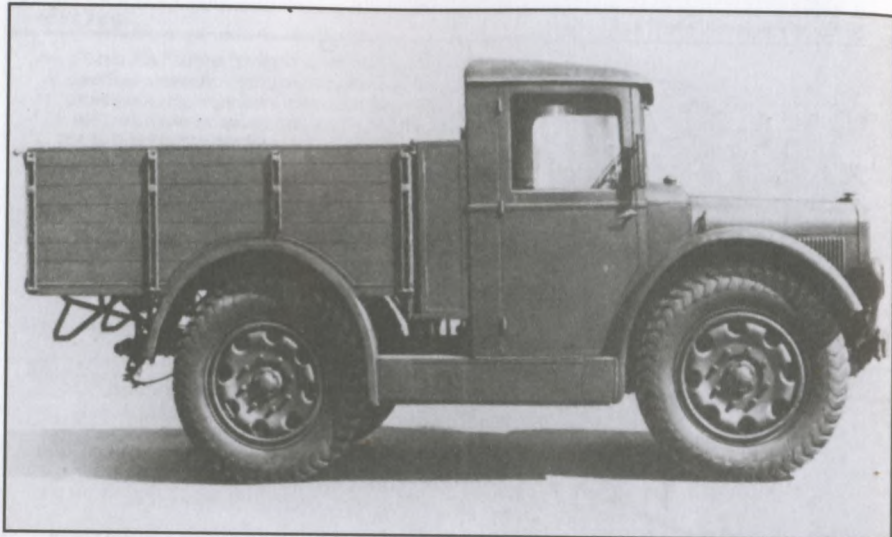
Nákladní automobil, lehký, 4x4, valník

OM Leoncino/CL52



Motor čtyřválcový, 40 kW (54 k), OM 20.005, 2 545 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry 4 665x1 940x2 740 mm. Hmotnost 2 700 kg. Celková hmotnost 4 500 kg.

Od počátku 50. let široce užívané vozidlo. Na přání se pro armádu i civilní sektor montoval vznětový motor 3 770 cm³ (CODA). Další nástavby zahrnovaly sanitní, dodávkové, rake-tomet.



Nákladní automobil, lehký, 4x4

Spa TL37

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vůz vyráběný divizí Fiatu Spa v letech 1937–48. Univerzální podvozky Autocarro s pohonem čtyř kol byly používány pro širokou řadu typů vozidel včetně dělostřeleckých tahačů a obrněných automobilů. Vybavení pneumatikami se lišilo podle účelu. Některá vozidla měla velké písečné pneumatiky pro použití v pouštních podmínkách. Mezi ně patřily valníky, jako například standardní AS37 (Autocarro Sahariano) s několika odvozenými typy, jakými byly podvozky samohybných děl a pouštní průzkumná vozidla pro dlouhé vzdálenosti. Mnohá z těchto vozidel byla využívána i německými jednotkami.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Fiat 18TL s postranními ventily. Zdvihový objem 4 053 cm³. Maximální výkon 42 kW (57 k) při 2 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Čtyři samostatné hnací hřídele. Závěr mezinápravového diferenciálu. Stálý převod napravo 8,605:1. Mechanické brzdy se stlačeným vzduchem pro přívěs. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpředu, listová péra vzadu. Pneumatiky 9,00-24. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 100 litrů. Naviják 25 kN (2,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

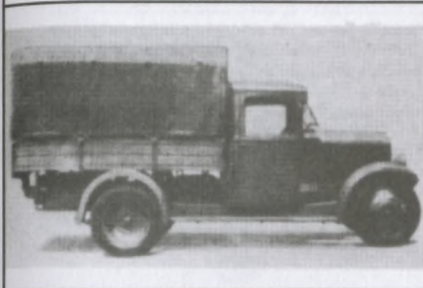
Rozvor 2 500 mm. Celková délka 4 700 mm, šířka 2 100 mm, výška 2 120 mm. Světla výška 345 mm. Hmotnost 3 500 kg, celková hmotnost 4 500 kg.

Nahoře: TL37. *Dole vlevo:* AS37. *Dole vpravo:* AS43 Camionetta Desertica.



Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Fiat 618M Col.



Motor čtyřválcový, 32 kW (43 k), Fiat 118A, 1 944 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 050 mm. Celkové rozměry 4 700x 1 940x2 500 mm. Hmotnost 2 115 kg. Celková hmotnost 3 455 kg.

Tyto podvozky, vyráběné v letech 1934–37, měly obvykle karoserii jako na obrázku, ale alespoň v jednom případě existovala i karoserie stylu kupé s plošinou na stativ pro fotografické práce letectva a jiné typy, např. sanitní.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Bianchi CL51



Motor čtyřválcový, 32 kW (44 k), Bianchi M04, 1 810 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení s vinutými pružinami. Tuhá zadní náprava s listovými pery. Velikost pneumatik 7,00-18. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry 4 820x1 980x2 280 mm. Hmotnost 2 300 kg. Celková hmotnost 4 300 kg.

Dvoutunový valník vyráběný v letech 1951–53. Motor typu Sforzesco byl vyráběný v licenci Cattaneo. Rozměr valníku 2 900x1 900. Maximální rychlost 66 km/h.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Spa T40



Motor šestiválcový, 79,5 kW (108 k), Fiat 366, 9 365 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky, závěru mezinápravového diferenciálu a samostatných hnacích hřídelů poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Nezávislé zavěšení s příčnými listovými pery. Velikost pneumatik 40x8. Rozvor 2 600 mm. Celkové rozměry 5 310x2 185x 2 780 mm. Hmotnost 5 510 kg. Celková hmotnost 8 150 kg.

Vozidlo na stejném podvozku jako dělostřelecký taháč TM40. Bylo využíváno k přepravě nákladů a jako taháč. Maximální tažená hmotnost 5 tun. Z let 1941–48.

Nákladní automobil, střední, 4x2, dílna

Spa 38R



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), Fiat 18R, 4 053 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 500 mm. Celkové rozměry 5 780x 2 080x2 750 mm. Celková hmotnost 5 740 kg.

Vyráběl se od roku 1936 do roku 1944 s různými typy karoserií (na obr. Autofficina 37). Také na podvozku 38RA s rozvozem 3 600 mm pro autobusy a velkokapacitní sanitní automobily. Nejčastěji jako dvouapůltunové valníky.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Alfa Romeo 500RE



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Alfa Romeo F6M313, 6 125 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor 4 200 mm. Celkové rozměry 7 020x2 200x2 640 mm. Hmotnost 3 800 kg. Celková hmotnost 7 000 kg.

Vyráběl se v letech 1942–44, nahradil modely 500 a 500R se stejným motorem. Verze se zážehovým motorem 500B a 500BR (1939–42). Autobusové karoserie byly montované na podvozky 500DR (1942).

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Bianchi Mediolanum 36



Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), Bianchi CD35, 4 942 cm³, vznětový; prostřednictvím 2xčtyřrychlostní převodovky (s redukčním převodem) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 305x2 080x2 780 mm. Hmotnost 3 750 kg. Celková hmotnost 6 750 kg.

Militarizovaný civilní typ z let 1935/36. Kabina s polovičními dveřmi a bočními okny. Nahradil model (Mediolanum 68 z let 1936–39) se šikmou maskou chladiče a s dalšími malými rozdíly.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Bianchi Mediolanum Miles



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Bianchi MDU35, 4 849 cm³, vznětový; prostřednictvím 2xčtyřrychlostní převodovky (s redukčním převodem) poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor 3 350 mm. Celkové rozměry 6 050x2 210x2 810 mm. Hmotnost 3 500 kg. Celková hmotnost 6 500 kg.

Tento standardní střední nákladní automobil (Autocarro Unificato Medio) let 1939/40 byl ve službě ještě dlouho po 2. světové válce. Ostatní verze zahrnovaly autobusy a mrazicí dodávkový automobil FG. Poválečný model Civis 46 vypadal podobně.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Isotta Fraschini D70M



Motor šestiválcový, 50 kW (68 k), Isotta Fraschini D70M, 6 754 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 4 200 mm. Celkové rozměry 6 565x2 100x2 805 mm. Hmotnost 3 815 kg. Celková hmotnost 6 815 kg.

Vojenský vzor „třítunky“ vyráběl ve Fabbrica Automobili Isotta Fraschini v Miláně v letech 1936–38 (výrobní čísla 1001–1473). Kabina měla poloviční dveře s bočními roletovými závěsy. Elektrické vybavení zahrnovalo dynamo, ale nikoliv baterii (neobvyklé u italských vozidel té doby).

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Lancia ESARO 267 Mil.



Motor pětiválcový, 59 kW (80 k), Lancia 102B, 6 875 cm³, vznětový; prostřednictvím 2xčtyřrychlostní převodovky (s redukčním převodem) poháněná zadní kola. Hydraulické přední a mechanické zadní brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor 3 650 mm. Celkové rozměry 6 580x2 210x2 960 mm. Hmotnost 3 718 kg. Celková hmotnost 6 500 kg.

Odvozený od známého modelu RO. Tato malá a lehčí verze se vyráběla v roce 1942. Všimněte si setrvačnickového startéru před motorem. Připojka pro vzduchovou brzdou přívěsu.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

OM 1CRD Mil.

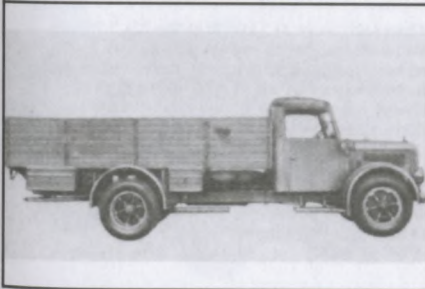


Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), OM CRD, 4 500 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry vpředu i vzadu. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 120x2 020x2 900 mm. Hmotnost 3 520 kg. Celková hmotnost 6 520 kg.

Militarizované civilní třítunové vozidlo s polootevřenou kabinou. Vyráběné v letech 1936–37 v licenci rakouské firmy Saurer (model 1CRD). Velice jednoduchá elektrická soustava (bez baterie a startéru).

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

OM Taurus N



Motor čtyřválcový, 49 kW (67 k), OM CR1D, 5 320 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychnostní (s rychloběhem) převodovky poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry vpředu i vzadu. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 600x2 150x 2 665 mm. Hmotnost 3 680 kg. Celková hmotnost 6 500 kg.

Vyráběl se v licenci firmy Saurer od roku 1939. Také koloniální model (Taurus C) a verze se zážehovým motorem (B). N označovalo Nafta. Navržený byl i podvozek s delším rozvozem (4 500 mm) s označením 2C.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Ceirano 47CM



Motor čtyřválcový, 40 kW (54 k), Ceirano 47, 4 712 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychnostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 160x 2 200x2 770 mm. Hmotnost 4 070 kg. Celková hmotnost 7 240 kg.

Tyto podvozky, vyráběné po celá 30. léta, se objevily také s odlišnými koly a pneumatikami včetně plyných kol. Letectvo používalo zvláštní verze jako požární a odtahová vozidla. Podvozky s rozvozem 4 700 mm (47CRL) byly určeny pro autobusy.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Alfa Romeo 430RE



Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Alfa Romeo 430, 5 816 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek s redukčním převodem poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Nezávislé přední zavěšení s vinutými pružinami. Tuhá zadní náprava odpružená listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 300 mm. Celkové rozměry 5 955x2 130x2 580 mm. Hmotnost 3 350 kg. Celková hmotnost 6 500 kg.

Vyráběl se v průběhu 2. světové války a zůstal ve výrobě i ve službě až do 50. let. Některé modely měly elektrické startování s elektrickou soustavou 24 V a pneumatiky 8,25-20.

Nákladní automobil, střední, 4x2, skříňová dílna

Fiat 626N



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Fiat 326, 5 750 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 5 790x2 160x2 950 mm. Celková hmotnost 6 650 kg.

Zavedený koncem 30. let. Ve vojenské službě bylo mnoho Fiatů tohoto typu. Existovaly civilní, koloniální a vojenské verze. Vozidlo na obr. sloužilo v roce 1945 nizozemským jednotkám poté, co bylo ukořistěno Němcům.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Fiat 626BL Mil.



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Fiat 226, 5 750 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor 3 320 mm, celkové rozměry 6 220x2 135x2 805 mm. Hmotnost 3 970 kg. Celková hmotnost 7 110 kg.

Typický model z let 1941–44. Vyráběný s malými rozdíly pro armádu (RE) a letectvo (RA). Přípony označení motoru byly: N (nafta), B (benzín), L (lungo, dlouhý rozvor), Col. (kolonial, koloniální), Mil. (militare, vojenský). Podvozek 626RNL byl s nízkým rámem pro autobus.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Isotta Fraschini D65UMB



Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Isotta Fraschini D65UMB, 5 817 cm³, OHV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 300 mm. Celkové rozměry 5 800x2 200x2 780 mm. Hmotnost 3 000 kg. Celková hmotnost 6 500 kg.

Vyráběl se v letech 1943–44. Přípona UMB znamenala Unificato Militare Benzina (standardní vojenské s benzinovým motorem). Upravená převodovka poskytovala vyšší převodové poměry včetně rychloběhu 0,79:1.

Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Alfa Romeo 450 Mil.



Motor čtyřválcový, 66 kW (90 k), Alfa Romeo 450, 6 330 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 530 mm. Celkové rozměry 6 600x2 185x2 900 mm. Hmotnost 4 800 kg. Celková hmotnost 8 300 kg.

Vyráběl se v letech 1950–52. Šlo o typický příklad poválečného Autocarro Militare, militarizované verze civilního vozidla s pohonem čtyř kol. Užitečný náklad 3,5 tuny.

Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Bianchi CM54



Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Bianchi MD011, 5 320 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Závěry dif. (vpředu samosvorný). Automatické zapojení předního pohonu. Hydraulické brzdy s pneumatikovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 3 265 mm. Celkové rozměry 5 955x2 340x 2 890 mm. Hmotnost 4 850 kg. Celková hmotnost 7 850 kg.

Vylepšená verze Fiumaro CM51 let 1952–54 byla militarizovaná verze vozidla Bianchi Audax, 4x4, které rovněž armáda používala.

Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Fiat 639N/CM50



Motor šestiválcový, 48 kW (65 k), Fiat 364/Var.8, 6 032 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 3 270 mm. Celkové rozměry 6 225x2 350x2 915 mm. Hmotnost 4 870 kg. Celková hmotnost 7 870 kg.

Vyráběl se od roku 1950 až do nahrazení modelem 639N2/CM52, se vznětovým motorem 6 650 cm³; a 66 kW (90 k) v roce 1952. Varianty karoserie zahrnovaly sanitu, kanclář, cisternu paliva, skříňový dodávkový automobil, odtahové vozidlo.

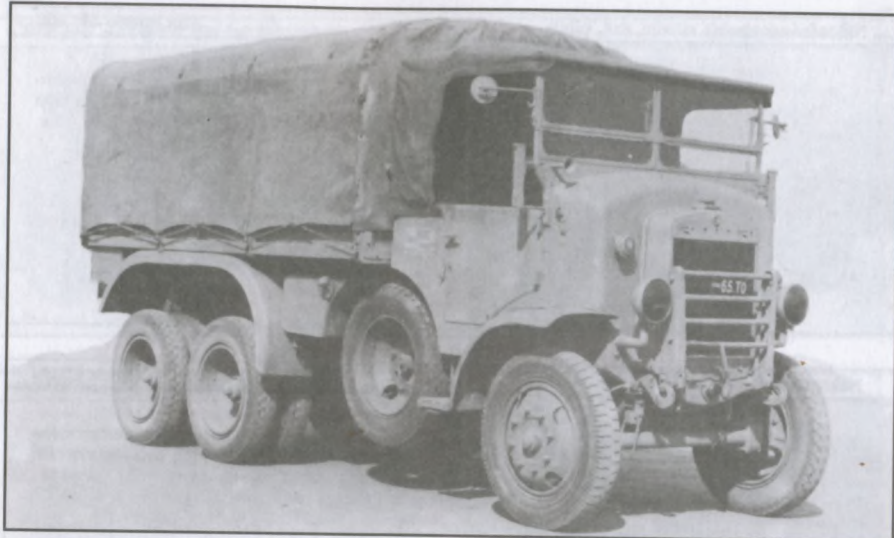
Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Lancia 506



Motor šestiválcový, 125 kW (170 k), Lancia 506.00, šikmý, 6 786 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky s redukcí a dvoustupňové přidavné převodovky se závěrem dif. poháněná zadní nebo všechna kola. Zadní dif. se závěrem. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 700 mm. Celkové rozměry 6 350x2 480x 2 910 mm. Hmotnost 7 530 kg. Celková hmotnost 12 530 kg.

V letech 1959–68 se vyráběl pro letectvo. Model 506.12 (pro zvláštní použití, např. odtah) měl výkon motoru 143,5 kW (195 k), pneumatiky 14,00-20, posilovač řízení a celkovou hmotnost 10 500 kg.



Nákladní automobil, střední, 6x4

Spa Dovunque 35

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Prototyp podvozku vozidla Dovunque („jed kamkoliv“) byl postaven v letech 1931/32, do výroby v divizi Spa Fiatu byl zařazen v roce 1933. Od roku 1935/36 byl vyráběn vylepšený model Dovunque 35. Typ 33 se ukázal být příliš lehký a slabý. Nového modelu bylo dodáno velké množství, hlavně s valníkem. Některé podvozky nesly protiletadlová děla, jiné měly odlišnou karoserii, příkladem byly spojovací skříňové (zaměřovací) a obrněné transportéry, všechny byly vyrobené firmou Viberti. Také pneumatiky se lišily. Podvozky byly nabízeny až do roku 1948.

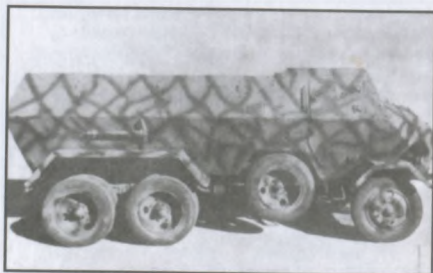
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Fiat 18D s postranními ventily. Zdvihový objem 4 053 cm³. Maximální výkon 40,5 kW (55–60 k) při 2 000 ot/min. Suchá, dvoulamelová spojka. Převodovka 2x4 stupně vpřed, 1 vzad (s redukcí). Pohon zadních kol. Stálý převod nápravy 6,39:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry (vpředu příčné, vzadu obrácené). Pneumatiky 32x6. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 115 litrů. Naviják 30 kN (3 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 200 mm (zadní nápravy 1 000 mm). Celková délka 5 030 mm, šířka 2 070 mm, výška 2 905 mm. Světla výška 250 mm. Hmotnost 4 490 kg, celková hmotnost 7 160 kg.

Nahoře: valník. Dole vlevo: prototyp obrněného transportéru. Dole vpravo: spojovací dodávkový automobil.



Nákladní automobil, lehký, 6x4, valník

Spa Dovenque 33



Motor šestiválcový, 34 kW (46 k), Fiat 122B, 2 953 cm³, SV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými pery vpředu, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 34x6. Rozvor 3 200 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 4 995x2 000x2 910 mm. Hmotnost 3 790 kg. Celková hmotnost 5 790 kg (mimo silnice 5 290 kg).

První série terénního vozidla Autocarro Dovenque (vyslované dovunkve). Od pozdějšího modelu 35 se toto vozidlo v mnohém odlišovalo, např. motorem, nápravami, bez navijáku atd.

Nákladní automobil, střední, 6x4, valník

Fiat 621PN

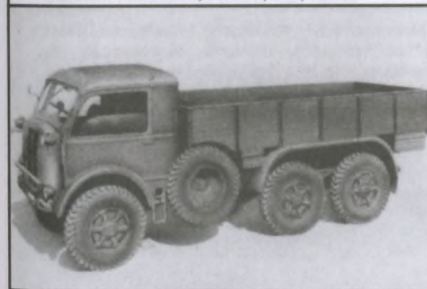


Motor čtyřválcový, 39 kW (53 k), Fiat 324, 4 580 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy posilované podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 750 (rozvor zadních náprav 1 000) mm. Celkové rozměry 6 145x1 950x2 705 mm. Hmotnost 3 720 kg, celková hmotnost 7 360 kg.

Na obrázku civilní koloniální verze. Vojenská varianta měla vzadu dvojité pneumatiky (na prání s pásy) a otevřenou kabinu. Typická role: přeprava polního děla s obsluhou. Typ 621 měl šestiválcový zážehový motor.

Nákladní automobil, střední, 6x6, valník

Spa Dovenque 41



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Fiat 366, 9 365 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou pětirychlostních převodovek (s redukcí) a mezinápravového dif. se závěrem poháněná všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování příčnými listovými pery vpředu. Naviják 60 kN (6 tun). Velikost pneumatik 11,25-24. Rozvor 3 900 (rozvor zadních náprav 1 360) mm. Celkové rozměry 7 040x2 350x2 800 mm. Hmotnost 9 210 kg. Celková hmotnost 14 380 kg.

Toto taktické vozidlo bylo navrženo v roce 1941 a vyrábělo se v letech 1943–48. Redukce (2,778:1) byly umístěny mezi spojkou a převodovou skříní.

Nákladní automobil, střední, 6x6, odtahový

Fiat Dovenque 50/TP50

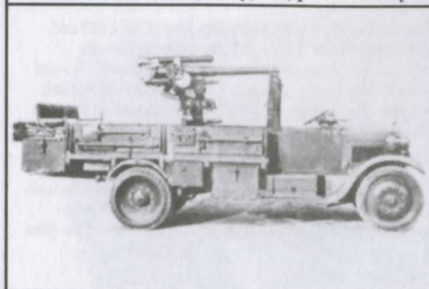


Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Fiat 368/Var.18, 10 170 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou pětirychlostních převodovek (s redukcí) a mezinápravového dif. se závěrem poháněná všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování příčnými listovými pery vpředu. Naviják 60 kN (6 tun). Velikost pneumatik 12,00-24. Rozvor 3 900 (rozvor zadních náprav 1 360) mm. Celkové rozměry 7 250x2 450x3 000 mm. Celková hmotnost 11 500 kg.

Dovenque 50 (1950–53) je poválečnou úpravou Dovenque 41 včetně většího motoru a je vybaven dvouramenným jeřábem typu Holmes. Známý jako Autorecuperato TP50.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, protiletadlový kanon

Ceirano 50CMA/75CK



Motor čtyřválcový, 40 kW (54 k), Ceirano 50C, 4 714 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Komorové obruče 175x720,5. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry 6 010x2 200x2 700 mm. Celková hmotnost 7 220 kg.

Pětitonové podvozky karosované firmou Viberti s kanonem Breda 75 mm. Používaly se také pro valníky, pojízdné dílny, autobusy (typ 50CRL s rozvozem 4 300 mm) atd. Podvozky byly ve výrobě od roku 1933 do roku 1939, vyráběly se také s pneumatikami.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Fiat 633NM



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), Fiat 350C, 5 570 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Komorové obruče 195x720,5. Rozvor 3 750 mm. Celkové rozměry 6 880x2 200x2 940 mm. Hmotnost 5 645 kg. Celková hmotnost 10 645 kg.

Série 633 se vyráběla od počátku 30. let v několika variantách. 633N byl základní model (633NM byla vojenská verze). Modely 633GM a BM (1935–38) měly zážehový motor a později pneumatiky.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Isotta Fraschini D80MO



Motor šestiválcový, 59 kW (80 k), Isotta Fraschini D80MO, 7 273 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Zadní náprava se závěrem diferenciálu. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Komorové obruče 205x720,5. Rozvor 3 650 mm. Celkové rozměry 6 600x2 200x2 950 mm. Hmotnost 5 050 kg. Celková hmotnost 10 050 kg.

Militarizované civilní vozidlo (MO, Militare Orientale – vojenské nákladní vozidlo pro kolonie). V letech 1935–39 se vyrobilo 883 ks. Elektrická soustava měla dynamo (bez baterie a startéru).

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

OM 3BOD Mil.

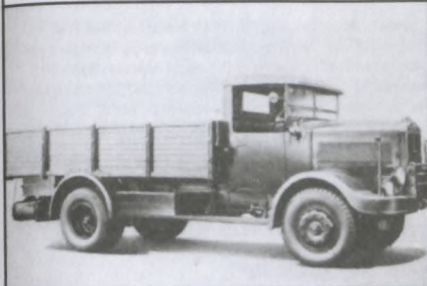


Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), OM BOD, 5 702 cm³, vznětový v licenci firmy Saurer; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Náprava s dvojitým převodem. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Komorové obruče 205x720,5. Rozvor 4 025 mm. Celkové rozměry 6 910x2 215x2 805 mm. Hmotnost 5 275 kg. Celková hmotnost 10 275 kg.

Dodával se koncem 30. let také s huštěnými pneumatikami. Vyráběl se v licenci firmy Saurer. Kabina vojenského vzoru s polovičními dveřmi.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Fiat 633BM



Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), Fiat 250M, 6 647 cm³, OHV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcemi) poháněná zadní kola. Závěr zadního diferenciálu. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 3 750 mm. Celkové rozměry 6 820x2 250x2 980 mm. Hmotnost 5 660 kg. Celková hmotnost 10 800 kg.

Vyráběl se od roku 1936 až do roku 1938. Starší výroba (před výt. č. 000 104) neměla redukce. Od výt. č. 000 119 byl vybaven přípojkou vzduchové brzdy přívěsu.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, pojízdná dílna

Lancia RO NMP 264



Motor dvouválcový, 47 kW (64 k), Lancia 89, 3 180 cm³, dvoudobý vznětový s protiběžnými písty v licenci firmy Junkers; prostřednictvím 2xčtyřrychlostní převodovky (s redukcemi) poháněná zadní kola. Náprava s dvojitým převodem a závěrem diferenciálu. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Pneumatiky 9,75-20. Rozvor 3 650 mm. Celkové rozměry 6 410x2 200x3 000 mm. Celková hmotnost 10 000 kg.

Skříňový automobil se strojní dílnou firmy Viberti, 1934–38. Model RO MNS měl plná kola, model RO MB čtyřválcový zážehový motor, RO RO 265 tříválcový motor typu Junkers a pneumatiky 11,25-24.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Lancia 3RO N Mil. 564



Motor pětiválcový, 68 kW (93 k), Lancia 102, 6 875 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcemi) poháněná zadní kola. Náprava s dvojitým převodem a závěrem diferenciálu. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Pneumatiky 270-20. Rozvor 4 300 mm. Celkové rozměry 7 250x2 350x2 970 mm. Hmotnost 5 610 kg, celková hmotnost 12 000 kg.

Toto vozidlo bylo známé také jako 3RO M, vyrábělo se v letech 1938–43 a zůstalo ve službě i po 2. světové válce. Typ 3 RO B bylo podobné, ale s pětiválcovým zážehovým motorem. Existovaly také civilní verze.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

OM Ursus



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), OM CT1D, 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcemi) poháněná zadní kola. Náprava s dvojitým převodem a závěrem diferenciálu. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry 7 830x2 330x2 885 mm. Hmotnost 5 600 kg, celková hmotnost 12 000 kg.

Vyráběl se v letech 1939–42, od roku 1941 také se zážehovým motorem CIT. Kabina s plnými (na obr.) nebo polovičními dveřmi. Dodávaná byla také sedmitunová nákladní vozidla Titano.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Isotta Fraschini D80 COM



Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), Isotta Fraschini D80 COM, 7 273 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Dif. zadní nápravy se závěrem. Vzduchové brzdy. Pérování listovými páry. Velikost pneumatik 38x9. Rozvor 4 100 mm. Celkové rozměry 7 240x2 350x 3 000 mm. Hmotnost 5 500 kg, celková hmotnost 12 000 kg. Valník šestiapůltunový dodávaný v letech 1939–42 (500 ks) a do roku 1943 také jako koloniální (včetně elektrického, nikoliv už mechanického startování). Byl nahrazen modelem D80MO.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Lancia 6RO M/CP48



Motor šestiválcový, 90 kW (122 k), Lancia 864, 8 245 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcemi) poháněná zadní kola. Náprava s dvojitým převodem a závěrem diferenciálu. Vzduchové brzdy. Pérování listovými páry. Velikost pneumatik 270-20. Rozvor 4 300 mm. Celkové rozměry 7 758x2 415x3 030 mm. Hmotnost 6 300 kg, celková hmotnost 12 000 kg.

Militarizované vozidlo Esatau navržené v roce 1948. Pro armádu bylo vyráběné od roku 1949 do roku 1958. Také s karoserií cisterny a plátěnou stěhou kabiny. Letectvo používalo Esadelta a Esatau, sedmitunové s bezkapotovou kabinou.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Alfa Romeo 800RE

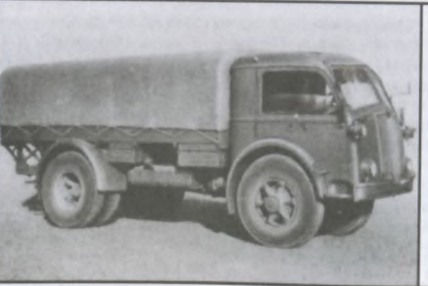


Motor šestiválcový, 79 kW (108 k), Alfa Romeo 800, 8 725 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Náprava s dvojitým převodem a závěrem diferenciálu. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými páry. Velikost pneumatik 270-20 nebo 10,50-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 840x 2 350x2 850 mm. Hmotnost 5 500 kg, celková hmotnost 12 000 kg.

Vyráběl se v letech 1940–44 a po válce až do roku 1950. Objevil se také s plýnní dvfemí, generátorem plynu a jako pozární vozidlo s otočným žebříkem a kolopásové (experimentální).

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Fiat 665NM

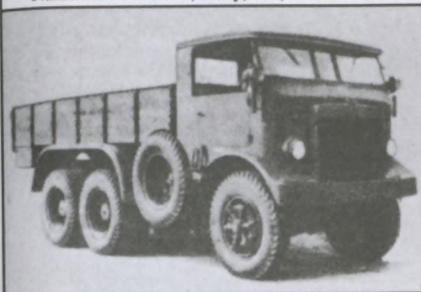


Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Fiat 365, 9 365 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcemi) poháněná zadní kola. Dif. se závěrem. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými páry. Velikost pneumatik 12,75-24 (starší výroba 11,25-24). Rozvor 3 760 mm. Celkové rozměry 7 095x2 670x3 210 mm. Hmotnost 7 200 kg, celková hmotnost 12 340 kg (v terénu 11 340 kg).

Všeobecně používané vozidlo z let 1942–44. Také s pancéřovanou karoserií (Blindato). Modely 666N a NM byly vzhledově podobné, ale s rozvorem 3 850 mm, pneumatikami 10,50-20 a užitečným nákladem 6 tun.

Nákladní automobil, těžký, 6x4, valník

Breda 51

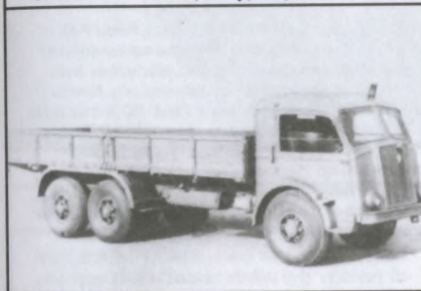


Motor šestiválcový, 84,5 kW (115 k), Breda D11A, 8 850 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Nezávislé přední odpružení. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,75-24. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 6 720x x2 500x2 650 mm. Hmotnost 8 500 kg, celková hmotnost 15 500 kg (v terénu 13 500 kg).

Vyráběl se v letech 1941–42 a až do roku 1944 model 52 (s pětirychlostní převodovou skříní a dalšími změnami). Tyto a další podvozky se používaly také jako podvozky děl, např. Ansaldo 90/53.

Nákladní automobil, těžký, 6x4, valník

Fiat/Spa A10.000



Motor šestiválcový, 83 kW (113 k), Fiat 366/45, 9 365 cm³ vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 12,75-20. Rozvor 4 850 mm (rozvor zadních náprav 1 360 mm). Celkové rozměry 8 675x2 460x x2 625 mm. Hmotnost 8 100 kg, celková hmotnost 18 100 kg.

Tento vůz sloužil v poválečných letech, zvláště u letectva, pro speciální úkoly, např. jako cisterna na palivo (10 300 l) pro letadla nebo jako požární vozidlo pro hašení oxidem uhličitým.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, mostní

Fiat/OM 6600/CP56



Motor šestiválcový, 162 kW (220 k), Fiat 203B0/1, 10 676 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Naviják 91 kN (9,1 tun). Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 750 mm (rozvor zadních náprav 1 422 mm). Celkové rozměry 9 555x2 920x2 895 mm. Hmotnost 12 635 kg, celková hmotnost 21 775 kg (v terénu 20 275 kg).

Vyráběný v polovině 50. let podle amerických specifikací a na účet USA (MDAP). Také vyvážený (Nizozemsko, Venezuela). Varianty: odtahové vozidlo, jeřáb (Italgrue, dvanáctitunový, 1965).

Nákladní vozidlo, těžké, 8x4, jeřáb na letadla

Viberti BVF203



Dva šestiválcové motory, každý 90,5 kW (123 k), Fiat 203, 10 170 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcemi) poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 13,00-20. Rozvor 6 900 mm (rozvor zdvojených náprav vpřed/vzad 1 450/1 400 mm). Celkové rozměry 11 220x2 500x4 000 mm. Hmotnost 32 000 kg.

Otočný jeřáb na letadla do hmotnosti 10 tun. Elektrický jeřáb (Brown Boveri). Maximální nosnost jeřábu 30 tun. Také varianta podvozky 6x6 pro odtahové vozidlo (vybavené firmou Bergomi).

Tahač, lehký, 4x4, dělostřelecký

Spa TL37

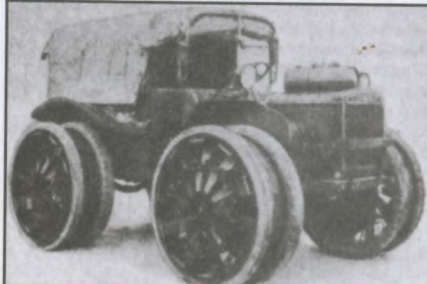


Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Fiat 18TL, 4 053 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a mezinápravového dif. se závěrem poháněná všechna kola. Řízení 4 kol. Mechanické brzdy. Výkyvná náprava s vinutými pružinami vpředu, vzadu příčná listová péra. Naviják 25 kN (2,5 tuny). Velikost pneumatik 881x160. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry 4 250x1 830x2 150 mm. Hmotnost 3 520 kg.

Vyráběl se v letech 1937–48. Pozdější výroba používala pneumatiky 9,00-24 (na typu TLA – Trattore Artiglieria Libia 9,75-24). Také ženijní verze a nákladní vozidla.

Tahač, těžký, 4x4, dělostřelecký

Pavesi P4/100



Motor čtyřválcový, 33–40,5 kW (45–55 k), Pavesi P4/1, 4 724 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dif. se závěrem poháněná všechna kola. Mechanické brzdy. Řízení natočením nápravy. Pérování listovými péry. Naviják 45 kN (4,5 tuny). Dvojitě plné obruče 150x1 160. V roce 1938 bylo vozidlo většinou upravené koly s pneumatikami. Rozvor 2 425 mm. Celkové rozměry 4 155x2 045x1 650 mm. Hmotnost 4 800 kg.

Tento neobvyklý tahač byl vyvinut v roce 1914, postupně zdokonalován a od roku 1936 do roku 1942 ho vyráběla divize Fiatu Spa. Licenčně byl vyráběn v několika dalších státech.

Tahač, těžký, 4x4, dělostřelecký

Breda 32



Motor čtyřválcový, 62 kW (84 k), Breda T5, 8 142 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (a stále redukce), dif. se závěrem a samostatných hnacích hřídelů poháněná všechna kola. Mechanické (později vzduchové) brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé. Naviják 75 kN (7,5 tuny). Pneumatiky 980x205. Rozvor 2 650 mm. Celkové rozměry 5 120x2 080x3 000 mm. Hmotnost 8 300 kg.

Tratrice Pesante (těžký tahač) se vyráběl od roku 1932 do 2. světové války, kdy bylo určité množství upraveno a vybaveno vznětovým motorem 81 kW (110 k) a huštěnými pneumatikami 50x9.

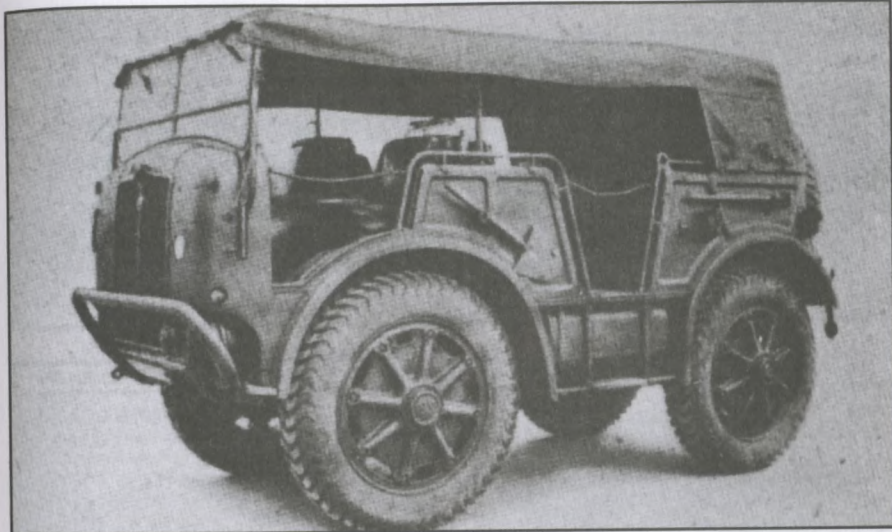
Tahač, těžký, 4x4, ženijní

Breda 33



Motor čtyřválcový, 62 kW (84 k), Breda T5, 8 142 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (a stále redukce), diferenciálu se závěrem a samostatných hnacích hřídelů poháněná všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé. Naviják 75 kN (7,5 tuny). Pneumatiky 980x205. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 320x2 100x3 000 mm. Hmotnost 8 500 kg, celková hmotnost 10 500 kg.

Těžký tahač pro ženisty vyráběn v letech 1933–34. Vozidlo bylo využíváno k tažení a přepravě mostního vybavení. Maximální tažený náklad 10 tun.



Tahač, střední, 4x4

Fiat/Spa TM40

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Prototypy TM40 (Trattore Medio) byly vyrobeny firmou Alfa Romeo a divizí Fiatu Spa v letech 1939/40. Oba měly jednoduché řízení a naplň plně pryžové obryče. Konstrukční řešení firmy Spa bylo vybráno pro sériovou výrobu, která byla zahájena v roce 1941. Většina podvozků byla vybavena pneumatikami a dostala karoserie nákladních vozidel (T40) s uzavřenou kabinou. Po válce byl TM40 nějakou dobu ve výrobě společně s TM48, který měl vzadu větší karoserii. T40 a TM48 měly menší kola s pneumatikami 40x8.

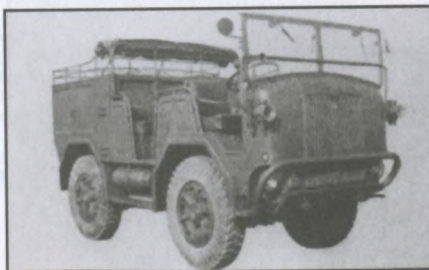
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový motor Fiat 366/Var.8 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 9 365 cm³. Maximální výkon 81 kW (110 k) při 2 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Mezinápravový dif. se závěrem. Samostatný hnací hřídel pro každé kolo. Stálý převod nápravy 20,9:1. Vzduchokapalinové brzdy. Nezávislé odpružení s půleliptickými příčnými listovými péry. Řízení čtyř kol. Pneumatiky 50x9. Elektrická soustava 12/24 V. Objem paliva 140 litrů. Naviják 60 kN (6 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 600 mm. Celková délka 4 950 mm, šířka 2 200 mm, výška 2 800 mm. Světla výška 330 mm. Hmotnost 6 660 kg, celková hmotnost 7 690 kg.

Nahoře: TM40 z let 1941–44. *Dole vlevo:* T40 s německou kabinou Einheits. *Dole vpravo:* TM48.



Tahač, těžký, 4x4, vyprošťovací

Breda 41



Motor šestiválcový, 84,5 kW (115 k), Breda D11T, 8 850 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (a stálé redukce), dif. se závěrem a samostatných hnacích hřídelů poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 50x9. Rozvor 2 875 mm. Celkové rozměry 5 500x2 480x2 880 mm. Hmotnost 11 050 kg, celková hmotnost 14 450 kg.

Vyráběl se v letech 1941–43 jako varianta dělostřeleckého tahače typu 40 (1941–44). Vybavený odmontovatelným ramenem jeřábu a dalším vyprošťovacím vybavením.

Tahač, těžký, 4x4, letecký

Breda 130



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Breda D28/6T, 9 635 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dif. se závěry poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování příčnými listovými pery, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 50x9. Rozvor 2 875 mm. Celkové rozměry 5 360x2 480x2 600 mm. Hmotnost 9 500 kg, celková hmotnost 13 500 kg.

Poválečný model používalo letectvo k tažení nákladů do 40 tun. Vzadu měl prostor pro balastní zátěž. Podobná kabina a přední část byly použity u pozdějších dělostřeleckých tahačů.

Tahač, těžký, 6x6, dělostřelecký

Spa Dovunque 41



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Fiat 336, 9 365 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou pětirychlostních převodovek (s redukcí), a mezinápravového dif. se závěrem poháněná všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování příčnými listovými pery vpředu. Naviják 60 kN (6 tun). Velikost pneumatik 11,25-24. Rozvor 3 900 (rozvor zadních náprav 1 360) mm. Celkové rozměry 6 990x2 390x2 790 mm. Hmotnost 9 200 kg.

V podstatě šestikolová verze středního tahače TM40 používaná pro běžné tažení i tažení děl (včetně přívěsů pro přepravu tanků). Osádka 11. Po válce výroba pokračovala jako Dovunque 50.

Tahač, těžký, 6x6, dělostřelecký

Fiat TP50

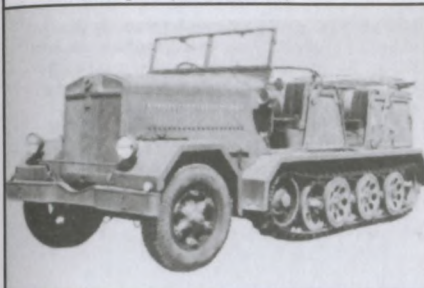


Motor šestiválcový, 97 kW (132 k), Fiat 203.018, 10 170 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou pětirychlostních převodovek (s redukcí) a mezinápravového dif. se závěrem poháněná všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování příčnými listovými pery vpředu. Naviják 60 kN (6 tun). Velikost pneumatik 12,00-24. Rozvor 3 900 (rozvor zadních náprav 1 360) mm. Celkové rozměry 6 990x2 390x2 790 mm. Hmotnost 9 250 kg.

Tahač vyráběn počátkem 50. let, původně s motorem 9 365 cm³, 81 kW (110 k), pro italskou armádu, financováno USA (MDAP). Ve službě do konce 70. let.

Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Fiat SC727



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Fiat, 5 750 cm³, dvojitý karburátor, OHV; prostřednictvím dvou pětirychlostních převodovek (s redukcí) a dif. s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy na pohonech hnacích kol. Vpředu příčné listové péro, vzadu zkrutná tyč. Velikost pneumatik 8,25-20. Celkové rozměry asi 5 600x2 000x2 200 mm. Hmotnost asi 4 000 kg.

Trattore Semicingolato (kolopásový tahač) podle německého vzoru navržený a postavený v prototypu v letech 1942/43. Výroba sotva začala, když příměří v roce 1944 tento projekt ukončilo.

Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Breda 61

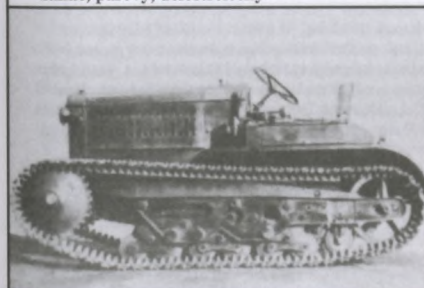


Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), Breda T14, 7 412 cm³, OHV; prostřednictvím dvou pětirychlostních převodovek (s redukcí) a dif. s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy. Vpředu pérování příčnými listovými péry, vzadu zkrutné tyče. Velikost pneumatik 9,75-20. Rozvor 3 470 mm. Celkové rozměry 6 900x2 450x2 750 mm. Hmotnost 11 200 kg. Délka pásu na zemi 2 257 mm.

Italská kopie německého Šd.Kfz. 7 s pravostranným řízením a dalšími malými rozdíly. V letech 1943/44 bylo hlavně pro německé jednotky vyrobeno několik set kusů.

Tahač, pásový, dělostřelecký

Fiat/OCI 708CM



Motor čtyřválcový, 22 kW (30 k), Fiat 308M, 2 520 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Pásky 190 mm, každý s 58 články. Naviják 18 kN (1,8 tun). Rozvor 2 278 mm. Celkové rozměry 3 040x1 230x1 470 mm. Hmotnost 2 500 kg.

Vyráběný v letech 1935–42 firmou OCI (pobočka Fiatu) pro tažení nákladů do 1,7 tuny. Těžší model 40, 30,5 kW (41,5 k), se objevil v roce 1940 jak v kolové, tak i pásové verzi.

Traktor, pásový, dělostřelecký

Savigliano OS88



Motor pětiválcový, 68 kW (93 k), Lancia 102, 6 875 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a dif. s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Pásky 420 mm, délka na zemi 1 900 mm. Naviják 80 kN (8 tun). Rozvor 2 080 mm. Celkové rozměry 4 445x2 150x2 580 mm. Hmotnost 8 850 kg.

Tahač dodaný v letech 1943/44 firmou Officine di Savigliano. Tažná síla 90 kN (9 tun) nebo náklad na přívěsu do 30 tun. Maximální rychlost 13,4 km/h.

Průzkumný automobil, 4x4

Lancia Lince



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 44 kW (60 k), Lancia 91/26A, 2 617 cm³, OHC; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních předvolitelných převodovek (s redukcí) poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Řízení čtyř kol. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 7,00-18. Rozvor 1 995 mm. Celkové rozměry 3 220x1 750x1 650 mm. Hmotnost 3 140 kg.

Kopie britského průzkumného automobilu Daimler poháněná upraveným motorem automobilu Astura. V roce 1944 bylo vyrobeno asi 250 ks pro polovojevské a policejní jednotky. Maximální rychlost 86 km/h.

Obrněný transportér, lehký, 4x4

Spa AS37 Protetto



Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), Fiat 18TL, 4 053 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a mezinápravového dí. se závěrem poháněná všechna kola. Mechanické brzdy. Řízení čtyř kol. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpřed, vzadu příčné listové péro. Velikost pneumatik 11,25-24. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry 5 190x1 850x2 150 mm. Hmotnost asi 5 000 kg.

Autocarro Protetto – lehce obrněné dvanáctimístné vozidlo – na podvozích TL37 a AS37, se po roce 1941 používalo hlavně v severní Africe.

Obrněný nákladní automobil, těžký, 4x2

Fiat 665NM Blindato

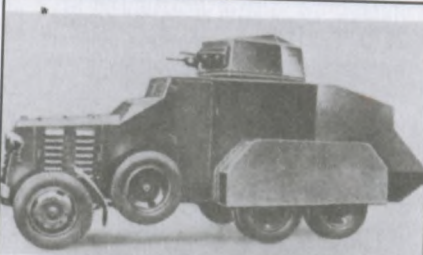


Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Fiat 365, 9 365 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) poháněná zadní kola. Dí. se závěrem. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,75-24. Rozvor 3 760 mm. Celkové rozměry 7 100x2 670x2 500 mm. Hmotnost asi 7 700 kg, celková hmotnost 12 340 (mimo silnici 11 340) kg.

Dodatečně montované pancéřování na kabině a jiných místech poskytovalo částečnou ochranu v bojových oblastech. Používal se pro přepravu vojáků a nákladu.

Obrněný automobil, těžký, 6x4

Fiat/Ansaldo 611



Motor šestiválcový, 33 kW (45 k), Fiat 122B, 2 516 cm³, SV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 200 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 5 700x1 860x2 650 mm. Hmotnost 5 120 kg, celková hmotnost 6 970 kg.

Vůz byl zaveden v letech 1934/35. Výzbroj kanon 37 mm a 2 kulomety (na obrázku), plus po 1 kulometu vzadu ve věži a nástavbě. Sloužil v Etiopii a ve východní Africe. Malé rozdíly mezi staršími a novějšími modely.



Obrněný automobil, 4x4

Fiat/Spa/Ansaldo AB41

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento Autoblindata s motorem vzadu, uvedený v roce 1939 a zavedený do výroby v roce 1940 jako AB40, byl vyzbrojen kulomety (dva ve věži). Byly vyrobeny pouze dva tucty vozidel, pak bylo rozhodnuto vyzbrojit ho jako hlavní zbraň kanonem 20 mm. Tato verze byla známá jako AB41 a vyrobilo se téměř 500 ks. Mezi varianty těchto automobilů patřil AB43 s kanonem 47 mm (10 ks, 1943) a transportér munice. Objevila se také verze pro železnici, stejně jako pouštní verze nahofe otevřeného hlídkového automobilu (na obrázku dole).

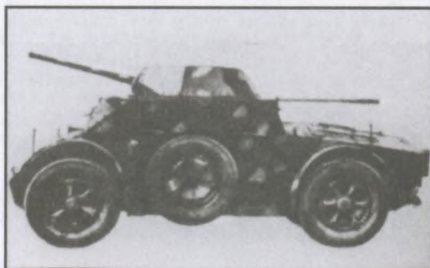
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Fiat ABM3 s rozvodem OHV uložený vzadu. Zdvihový objem 4 995 cm³. Maximální výkon 73,5 kW (100 k) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 6 stupňů vpřed, 6 vzad. Samostatné hnací hřídele pro všechna kola vedoucí z mezinápravového dílu se závěrem. Řízení čtyř kol s řízením vpředu i vzadu. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Pneumatiky 9,75-24. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 118 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

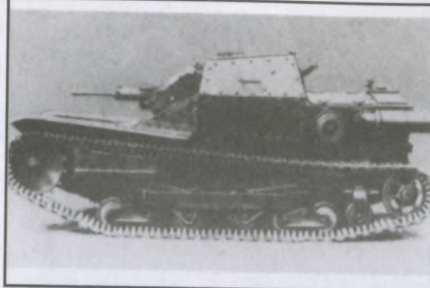
Rozvor 3 200 mm. Celková délka 5 200 mm, šířka 1 930 mm, výška 2 484 mm. Světla výška 350 mm. Hmotnost 3 840 kg, celková hmotnost 7 400 kg.

Nahoře: AB40/41 (pohled zezadu). Dole vlevo: Camionetta Desertica. Dole vpravo: AB43.



Tančík, L3/35

Fiat/Ansaldo

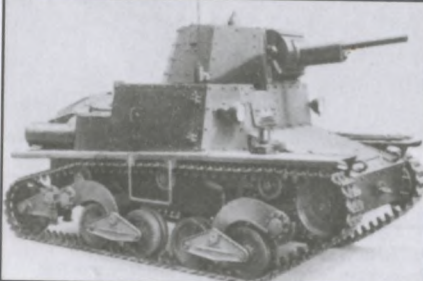


Motor čtyřválcový, umístěný vzadu, 32 kW (43 k), Fiat CV3, 2 746 cm³, SV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se čtvrteliptickými listovými péry. Celkové rozměry 3 175x x1 400x1 285 mm. Hmotnost 3 200 kg. Osádka 2.

Původně známý jako CV35. Šlo o jedno z několika lehkých obrněných vozidel poloviny 30. let, původně podle vzoru britského Carden Loyd Mk IV. Bylo vyrobeno asi 2 500 ks, mnohé pro export. Výzbroj 2 kulomety.

Tank, lehký, L6/40

Fiat/Spa/Ansaldo

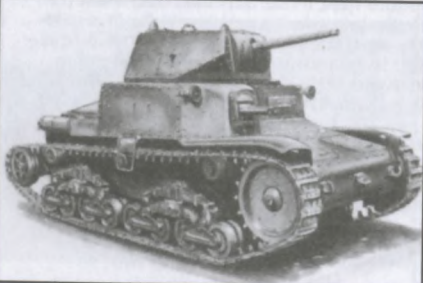


Motor čtyřválcový, umístěný vzadu, 51,5 kW (70 k), Spa 18D, 4 053 cm³, OHV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem, poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnými tyčemi. Pásy 240 mm. Celkové rozměry 3 783x x1 920x2 030 mm. Hmotnost 5 800 kg, celková hmotnost 6 700 kg. Osádka 2.

Tank zavedený v roce 1939, bylo vyrobeno asi 283 ks. Řada z nich sloužila na sovětské frontě. Výzbroj tvořil hlavní kanon 20 mm a kulomet 8 mm. Síla pancíře 6 až 30 mm.

Tank, střední, M13/40

Fiat/Spa/Ansaldo



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 77 kW (105 k), Spa 8TM40, 11 140 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Pásy 284 mm. Celkové rozměry 4 915x2 200x2 370 mm. Hmotnost 14 000 kg. Osádka 4.

V roce 1940 bylo vyrobeno téměř 800 ks. Tento tank byl nahrazený zlepšeným M14/41 (s motorem Spa 15TM41, 107 kW (145 k)), kterého se vyrobilo ještě více. Šlo o standardní italské střední tanky 2. světové války. Hlavní výzbrojí byl kanon 47 mm. Pancíř 14–40 mm.

Tank, střední, M15/42

Fiat/Spa/Ansaldo



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 125 kW (170 k), Spa 15TBM42, 11 980 cm³, OHV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Pásy 278 mm. Celkové rozměry 5 045x2 230x2 390 mm. Hmotnost 15 500 kg. Osádka 4.

Dále vylepšený střední tank se zážehovým motorem zavedený v roce 1942. Kanon 47 mm a 4 kulomety. Pancíř max. 45 mm. Průlez pro osádku byl na pravé straně. Omezená výroba pro Itálii a Německo.

Samohybné dělo, 47 mm, L40 47/32

Fiat/Spa/Ansaldo



Motor čtyřválcový, umístěný vzadu, 50 kW (68 k), Spa 18D, 4 053 cm³, OHV; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavešení se zkrutnými tyčemi. Celkové rozměry 3 800x1 860x1 720 mm. Hmotnost 6 700 kg. Osádka 3.

Samohybné dělo (Semovente) na podvozku lehkého tanku L6/40 zavedené v roce 1941. Sloužilo v Itálii, ale i v severní Africe a v SSSR. Některá byla používána jako velitelská vozidla s hlavním dělem nahrazeným kulometem 8 mm.

Samohybná houfnice, 75 mm, M40 75/18

Fiat/Spa/Ansaldo



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 92 kW (125 k), Spa 15T, 11 980 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 4 910x2 200x1 850 mm. Hmotnost 13 100 kg. Osádka 3.

V průběhu let 1941–43 bylo vyrobeno asi 200 ks těchto houfnic na podvozcích dobových středních tanků M13/40, M14/41 a M15/42. Byla úspěšně použita jako protitanková i pro jiné účely v severní Africe i jinde.

Obrněné velitelské vozidlo (75/18)

Fiat/Spa/Ansaldo

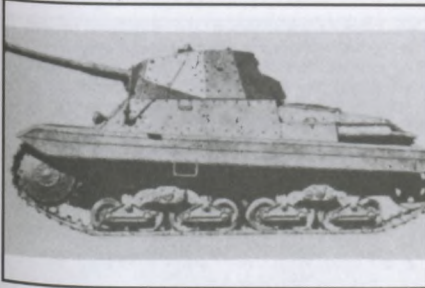


Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 107 kW (145 k), Spa 15TM41, 11 980 cm³, vznětový; prostřednictvím dvou čtyřrychlostních převodovek (s redukcí) a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 4 910x2 200x1 850 mm. Hmotnost 12 500 kg.

Verze středního tanku M14/41 vyzbrojená kulometem Breda 13,2 mm a používaná jako velitelský vůz v jednotkách samohybných houfnic 75/18. Známe jako Carro Comanda per reparato Semovente da 75/18. Také na podvozku M13/40.

Tank, těžký, P40

Fiat/Spa/Ansaldo



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 310 kW (420 k), Spa, 24 047 cm³, OHV, nebo vznětový 243 kW (330 k); prostřednictvím pětirychlostních převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Čtyři nosné kladky. Celkové rozměry 5 750x2 750x2 500 mm. Hmotnost 26 000 kg. Osádka 4. Pancíř max. 60 mm.

Byl navržen v letech 1940/41, ale do výroby se dostal až v roce 1943. Předcházely prototypy a zkušební série. Údajně bylo vyrobeno asi 100 ks pro Němce, kteří tank označili „737(i)“.

JAPONSKO

Japonský automobilový průmysl se v průběhu 30. let postupně měnil a od montáže amerických vozidel přecházelo omezené množství výrobců na domácí výrobu, z velké části to byl výsledek nátlaku armády. Až na několik výjimek však byla vyrobená vozidla navržena na základě cizích konstrukcí (které byly dovezeny a vyhodnoceny), ale stát se tak alespoň stal soběstačným, což armáda potřebovala pro své expanzionistické plány; prokázal to útokem na Pearl Harbor v prosinci 1941.

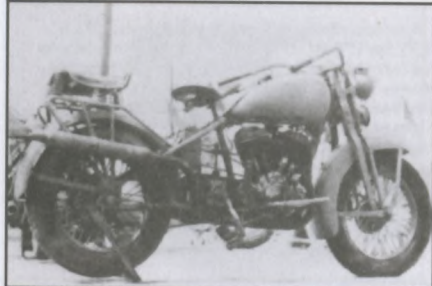
Japonský vozový park se v průběhu války skládal z velké a rozmanité škály motocyklů různých typů, automobilů a nákladních vozidel, z nichž mnoho vypadalo velice americky. Výjimkami, které stojí za povšimnutí, byly lehký automobil Kurogane typ 95 4x4 a univerzální jedenapůltunové šestikolové nákladní vozidlo, které připomínalo britský civilní model CD 6x4, 1 524 kg (30 cwt) firmy Morris. Pásové dělostřelecké tahače se objevily v několika verzích a byly velmi početné.

Asi od roku 1930 mělo Japonsko svůj vlastní program výroby tanků, a to rozsáhlé vyvinuté škály – od lehkých tanků až po dvacetidoutunové typy. Několik z nich se začalo vyrábět sériově a bylo vyzkoušeno v bojích v Číně a Mandžusku. Díky chronickému nedostatku benzínu však došlo k pozoruhodnému pokroku na poli vznětových motorů, výsledkem byla řada standardizovaných typů pro kolová i pásová vozidla (a také pro ponorky midget).

Po roce 1945 byla opět kopírována americká vojenská vozidla, nyní už pro jednotky japonské obrany, pro americkou armádu v Pacifiku a její spojence. S nově obnoveným průmyslem a díky své charakteristické pracovitosti se Japonsko stalo velkým dodavatelem vozidel s pohonem všech kol jak pro vojáky, tak pro civilní použití.

Motocykl, samostatný, typ 97

Sankyo/Rikuo

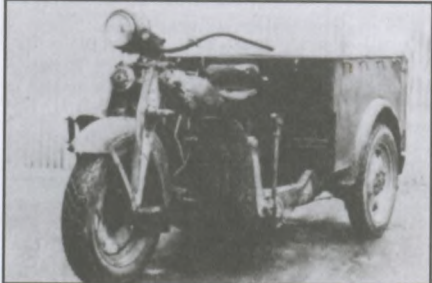


Motor dvouválcový vidlicový, 18 kW (24 k), Sankyo, vzduchem chlazený, 1 196 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný rám. Přední vidlice s kyvnými rameny a se šroubovými pružinami. Velikost pneumatik 4,75-18. Rozvor 1 600 mm. Celkové rozměry 2 590x915x1 165 mm. Hmotnost asi 250 kg.

Kopie Harley-Davidson vyráběná firmou Sankyo a později Rikuo (Kurogane) z roku 1937. Mnohé motocykly byly dodány s přívěsným vozíkem (a se zpátečkou). Existovalo několik variant, včetně modelu 750 cm³.

Motorová tříkolka, 3x2, typ 1

Kurogane



Jednoválcový motor, vzduchem chlazený, 750 cm³; prostřednictvím třírychlostní (plus zpátečka) převodovky a spojovací hřídele poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Vozu děrování listovými péry. Disková kola s pneumatikami 4,75-18. Rozvor 1 900 mm. Celkové rozměry 2 730x1 220x1 220 mm. Celková hmotnost 540 kg.

Militarizovaná verze typu vyráběného několika továrnami a známého jako Sanrinsha. Některé měly dvouválcový vidlicový motor. Na obrázku s ložným prostorem, existoval však také model z roku 1941 pro přepravu osob.



Automobil, průzkumný, 4x4, typ 95

Kurogane

VŠEOBECNĚ ÚDAJE:

Tento nekonvenční malý terénní automobil byl navržen firmou Rikuo v letech 1935/36 tak, aby odpovídal požadavkům armády; do výroby šel pod jménem Kurogane (což znamená ocel, Kuro = černý, Gane = kov). V několika sériích s různými malými rozdíly bylo vyrobeno 4 775 kusů. Karoserie byla dvou- nebo třímístná. Existovaly rovněž varianty lehkého pick-upu (podobného britským lehkým pikapům) a experimentální modely se čtyřválcovým motorem a čtyřmi dveřmi. Vyráběly se také motocykly, automobily a velká bojová vozidla pro jízdu na sněhu konstrukce Walter (se třemi motory).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Dvouválcový vidlicový (45°) vzduchem chlazený zážehový motor Rikuo s rozvodem OHV. Zdvihový objem 1 399 cm³. Maximální výkon 24 kW (33 k) při 3 400 ot/min. Zapalování magnetoelektrické. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Jednorychlostní přídatná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,87:1. Na zadních kolech mechanické brzdy. Nezávislé přední odpružení vinutými pružinami. Tuhá zadní náprava odpružená listovými péry. Pneumatiky 6,00-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 35 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

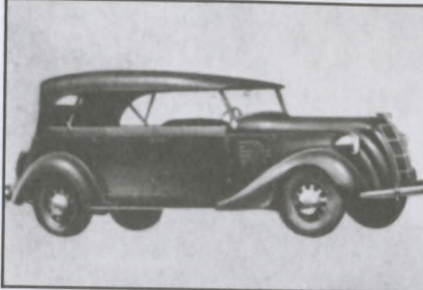
Rozvor 2 000 mm. Celková délka 3 550 mm, šířka 1 550 mm, výška 1 670 mm. Světla výška 230 mm. Hmotnost 1 060 kg, celková hmotnost 1 250 kg.

Nahoře: model dvoumístný (1937). Dole vlevo: model třímístný (1939). Dole vpravo: pick-up (1944).



Automobil, pětimístný, 4x2, cestovní

Toyota AB



Motor šestiválcový, 48 kW (65 k), Toyota, 3 389 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vpředu i vzadu. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 2 850 mm. Celkové rozměry 4 785x1 730x1 700 mm. Hmotnost asi 1 500 kg.

Sedan (AA) amerického stylu a cestovní vůz/kabriolet (AB) vyráběný od roku 1936. Určité množství používala armáda a námořnictvo jako štábní automobily. Existoval také militarizovaný cestovní vůz (ABR) bez blatníků a s některými dalšími úpravami.

Automobil, sedmimístný, 4x4, typ 98

Isuzu PK10

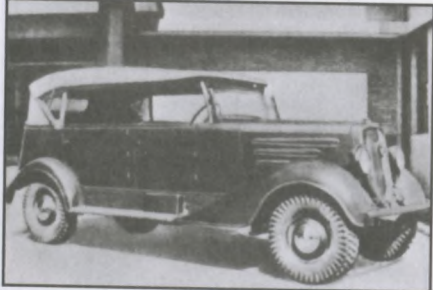


Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Isuzu GA40, 4 390 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 32x6 nebo 8,50-16. Rozvor 3 300 mm. Celkové rozměry 4 950x1 820x1 900 mm. Hmotnost asi 2 300 kg.

Vůz byl zaveden v roce 1937. Vojenské označení KIJ1 A. Později se pod označením KIJ1 B vyráběl také se vznětovým motorem, čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), 3 400 cm³.

Automobil, sedmimístný, 4x4, velitelský

Mitsubishi PX33



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Mitsubishi, 4 390 cm³, OHC, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, jednostupňové přídavné převodovky a 4 samostatných hnacích hřídelů (vzor H) poháněná všechna kola. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s pérováním listovými pery, vzadu převislémi. Velikost pneumatik 6,50-16. Běhoun pneumatiky 1 440 mm. Rozvor 2 870 mm. Celkové rozměry 4 200x1 600x1 650 mm. Hmotnost není známa.

Vyráběný ve velmi malém množství mezi roky 1933 a 1937. Tento cestovní vůz s pohonem čtyř kol byl určený pro velící důstojníky.

Automobil, sedmimístný, 6x4, velitelský, typ 93

Isuzu/Sumida K10



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Isuzu XA, 4 390 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a náprav se šnekovou rozvodovkou poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 100 mm (rozvor zadních náprav 1 000 mm). Celkové rozměry 5 175x1 850x2 000 mm. Hmotnost 2 600 kg, celková hmotnost 3 020 kg.

Tento automobil se svým původem v roce 1933 měl společné mechanické součástky s dobovým valníkem TU10. Model na obrázku je z poloviny 30. let. Podobné vozy vyráběla firma TGE/Chiyoda.



Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4

Mitsubishi/Willys Jeep CJ3B-J4

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Mitsubishi v roce 1953 uzavřela licenční dohodu s firmou Willys (později Kaiser Jeep) ohledně výroby modelu CJ3B pro vojenskou i civilní službu. Velké množství vojenské verze bylo dodáno japonským ozbrojeným silám, ale také USA (pro použití na Dálném východě) a několika dalším zemím včetně Jižní Koreje a Jižního Vietnamu. Vůz byl podobný americkému M606 (a často jako takový dodáván). K variantám patřily polní sanitní automobily a podvozky zbraňových systémů. Pozdější výroba periodicky prováděla malé úpravy.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Mitsubishi JM63148 s rozvodem IOE (hlava F). Zdvihový objem 2 199 cm³. Maximální výkon 51,5 kW (70 k) při 4 000 ot/min. Suchá kotoúčová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,38:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 6,00-16. Elektrická soustava 12 V (CJ3BJ4C: 24 V). Objem paliva 45,5 litru.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 032 mm. Celková délka 3 330 mm, šířka 1 595 mm, výška 1 845 mm. Světlá výška 210 mm. Hmotnost 1 240 kg, celková hmotnost 1 785 kg.

Nahoře: CJ3BJ4. *Dole:* zbraňové podvozky (bezzákluzový kanon a protitankové střely).



Nákladní automobil, třičtvrtětonový, 4x4, valník

Nissan 4W72

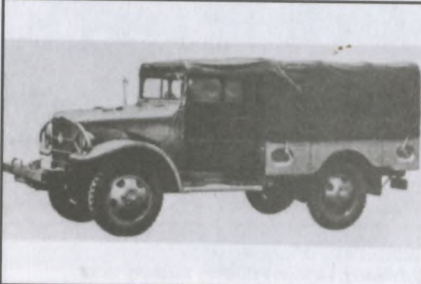


Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), Nissan NC, 3 670 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s pérovaním listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 2 800 mm. Celkové rozměry 4 760x2 045x2 360 mm. Hmotnost 2 750 kg.

Vyráběný v roce 1958 pro japonskou armádu (JGSDF). Zcela podle vzoru amerického Dodge WC52, nosiče zbraní z let 1942–45. Pravostranné řízení. Údaje platí pro vozidlo bez navigáku.

Nákladní automobil, třičtvrtětonový, 4x4, valník

Toyota FQ10



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Toyota, 3 878 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s pérovaním listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 5 100x2 057x2 320 mm. Hmotnost 2 810 kg.

Stejně jako Nissan 4W72 i toto vozidlo bylo replikou válečného podvozku pro zbraňové systémy Dodge. Bylo nabízeno i pro civilní sektor – v polovině 50. let – s rozvozy ve dvou variantách, a existovalo také s odlišnou karoserií.

Nákladní automobil, třičtvrtětonový, 4x4, valník

Nissan 4W73



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Nissan P, 3 956 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérovaní listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 2 800 mm. Celkové rozměry 4 770x2 045x2 320 mm. Hmotnost 2 730 kg.

Model z počátku 60. let byl nabízen pro civilní sektor jako Nissan Carrier. V porovnání s předcházejícím 4W72 byla kabina a karoserie vzoru amerického Dodge M37. Vozidlo se vyrábělo také v Indii.

Nákladní automobil, třičtvrtětonový, 4x4, valník

Toyota 2FQ15L



Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), Toyota F, 3 878 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérovaní listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 5 085x2 017x2 320 mm. Hmotnost 2 810 kg.

Zavedený počátkem 60. let. Tato verze odpovídala Nissanu 4W73. Velké množství bylo dodáno japonským i dalším ozbrojeným silám (USA, Jižní Korea, Jižní Vietnam), také se sanitní karoserií. Model 2FQ15L měl elektrickou soustavu 24 V.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Nissan 80



Motor šestiválcový, 51 kW (69 k), Nissan, 3 670 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s listovými péry. Velikost pneumatik 34x6. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 5 815x2 135x2 500 mm. Hmotnost 2 880 kg.

Vozidlo bylo vyráběné koncem 30. let podle vzoru amerického bezkapotového vozidla Federal. Nahrazené Nissanem 180. Spolu s modelem 180 a Isuzu TX40 jej do 60. let používala také čínská armáda. Také s rozvorem 3 251 mm.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Nissan 180

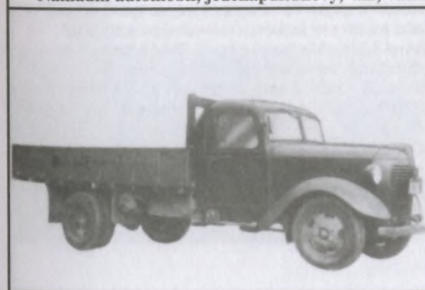


Motor šestiválcový, 51 kW (69 k), Nissan, 3 670 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s listovými péry. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 380x2 190x2 200 mm. Hmotnost 2 900 kg, celková hmotnost 4 800 kg.

Značně využívaný ve 2. světové válce i po ní. Vyráběl se od roku 1941 do roku 1944 a po válce jako dvouapůltunový automobil známý jako model „prohrané války“. Alternativní karoserie zahrnovaly požární a cisternové automobily.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Toyota KB



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), Toyota, 3 389 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 470x2 200x2 200 mm. Hmotnost 2 800 kg, celková hmotnost 4 700 kg.

V letech 1942–44 bylo vyrobeno 21 130 ks. Výroba pokračovala v poválečných letech. Model KB byl podobný, ale s hranařejší kabinou a přední částí. Mechanicky se vůz velmi podobal americkému Chevroletu, s výjimkou dělené zadní nápravy.

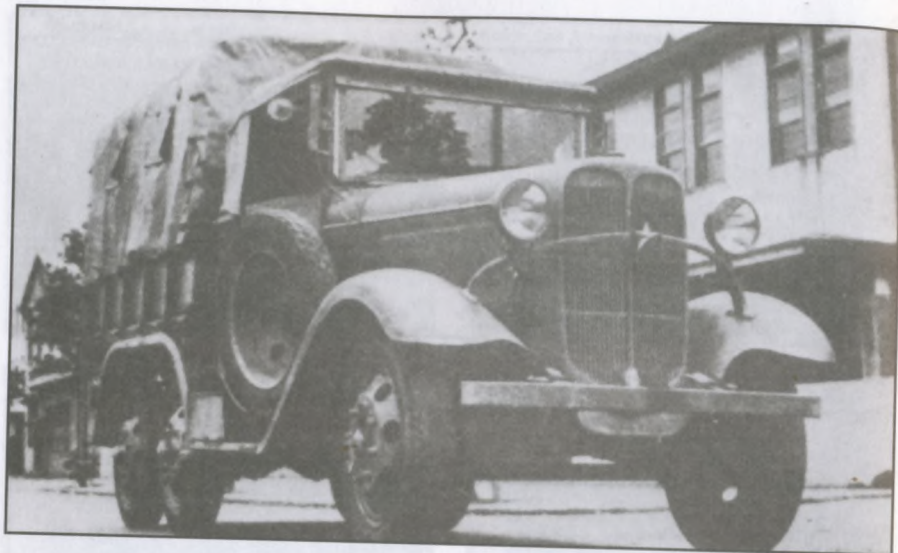
Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, valník

Isuzu TX40



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Isuzu, 4 390 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 730x2 200x2 400 mm. Hmotnost 3 500 kg, celková hmotnost 5 900 kg.

Tento model, zavedený v roce 1933, se vyráběl až do 2. světové války, byl mnohokrát měněn. Pozdější modely byly stále prostšího provedení. Také s uzavřenou kabinou a speciální karoserií (požární vozidlo, průzkumné, se světlomety, s palivovou cisternou), experimentálně také jako 4x4.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, typ 94A

Isuzu TU10

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Když japonská armáda potřebovala v Číně taktická nákladní vozidla vhodná pro terénní použití, dostal průmysl několik evropských vzorů 6x4; výsledkem byl typ 94, šestikolové vozidlo, které se poprvé objevilo v roce 1934. V rámci podpůrných programů bylo nabízeno také civilním uživatelům (jako třítunový TU10). Podvozky se vyráběly v několika továrnách a do 2. světové války existovalo asi 40 variant karoserií, takže bezkapotové a verze 4x2. Typ 94B měl čtyřválcový vznětový motor 4 850 cm³, 51,5 kW (70 k) a převod náprav 6,75:1.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Isuzu XA s postranními ventily. Zdvihový objem 4 390 cm³. Maximální výkon 51,5 kW (70 k) při 2 800 ot/min. Zapalování magnetoelektrické. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Zadní nápravy se šnekovou rozvodovkou měly stálý převod 8,33:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 34x6. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 95 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 350 mm. Rozvor zadních náprav 1 100 mm. Celková délka 5 430 mm, šířka 1 950 mm, výška 2 680 mm. Světla výška 280 mm. Hmotnost 3 400 kg, celková hmotnost 5 300 kg.

Nahoře: valník. *Dole vlevo:* cisterna na letecké palivo. *Dole vpravo:* varianta 4x2.



Nákladní automobil, dvoutunový, 4x4, obojživelný

Toyota KCY/SUKI



Motor šestiválcový, 46 kW (63 k), Toyota, 3 389 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Pohon na vodě lodním šroubem hnáným pomocným pohonem. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 7 620x2 220x2 200 mm. Hmotnost 4 000 kg, celková hmotnost 6 400 kg.

Člunovitá nástavba s mechanickými součástkami nákladního podvozku KC. Od listopadu 1943 do srpna 1944 bylo vyrobeno jen omezené množství (198 ks).

Nákladní automobil, sedmitunový, 4x2, valník, typ 2

Isuzu TB60



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Isuzu, 8 550 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 4 700 mm. Celkové rozměry 7 810x2 300x2 200 mm. Hmotnost 5 500 kg, celková hmotnost 12 900 kg.

Vozidlo zavedené v roce 1941. Po válce výroba pokračovala pro civilní účely. Ložná plocha 4 600x2 320 mm. Maximální rychlost 80 km/h. Také jako čtyřicetipětistupňový autobus (typ BB60).

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, valník, typ 1

Isuzu TU23



Motor šestiválcový, 62,5 kW (85 k), Isuzu, 5 100 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Poháněné nápravy se šnekovými rozvodovkami. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 4 000 mm (rozvor zadních náprav 1 100 mm). Celkové rozměry 7 080x2 200x2 200 mm. Hmotnost 4 400 kg, celková hmotnost 9 800 kg.

Tento vůz se vyráběl od roku 1941, a po válce výroba pokračovala s menšími změnami jako civilní model TU80. Ložná plocha měla rozměry 4 300x2 000 mm.

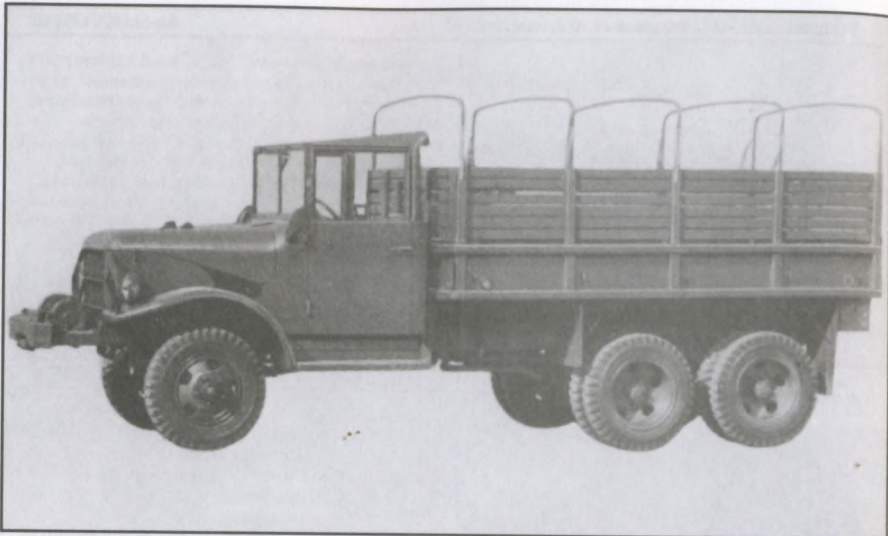
Nákladní automobil, dvacetitunový, 6x4, sklápěcí

Isuzu TH10



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), Isuzu DG10, 8 553 cm³, vznětový. Poháněné zadní nápravy se šnekovými rozvodovkami. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Hmotnost 8 000 kg, celková hmotnost 28 000 kg.

Vozidlo zavedené v roce 1943. Šlo o dosud největší a nejtežší kolové vozidlo japonských jednotek. Hydraulicky zvedaná (dvojítm teleskopickým ramenem) zadní nástavba o objemu 12 m³. Vyrobito se jen omezené množství pro námořnictvo, pravděpodobně pro stavbu doků a podobné účely.

**Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6****Toyota DW15L-W****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Toto vozidlo bylo zavedené v polovině 50. let podle vzoru amerického dvouapůltunového nákladního automobilu série M. Od počátku 60. let jich bylo mnoho dodáno americkým jednotkám na Dálném východě, ale také na Filipínách, v Jižní Koreji, Jižním Vietnamu atd. Model 2DW15L měl stočtyřicetifiltrovou nádrž paliva, tažné závěsy vpředu (místo háků) a další menší odlišnosti. Přípona W znamenala naviják. Americká armáda měla valníky, cisterny na vodu, opravářské dílny, vozidla pro budování telefonních spojů a požární vozidla, ale také automobil se zkráceným rozvorem (3 675 mm) a sklápěcí karoserií. K dalším typům patřil kompresor a vyprošťovací vozidlo.

Nahoře: valník DW15LW. *Dole:* sklápěčka 2DW15LD a požární vozidlo 2DW15L (s čerpadlem Morita).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový motor Toyota typ D se zdvihovým objemem 5 890 cm³. Maximální výkon 75 kW (102 k) při 2 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,83:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 7,50-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 114 litrů. Naviják 40 kN (4 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 000 mm. Rozvor zadních náprav 1 120 mm. Celková délka 6 850 mm, šířka 2 265 mm, výška 2 790 mm. Světla výška 240 mm. Hmotnost 5 090 kg, celková hmotnost 10 250 kg.



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, valník

Isuzu TW340



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), Isuzu DA120, 6 126 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Naviják 40 kN (4 tuny). Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 000 mm (rozvor zadních náprav 1 160 mm). Celkové rozměry 7 360x2 350x2 450 mm. Hmotnost 5 700 kg.

Vzor počátku 50. let s otevřenou kabinou a dřevěnou karoserií. Vozidlo vyrobené pro jednotky japonské obrany na americký účet. Varianty zahrnovaly plošinový automobil a vozidla s vrtnou soupravou.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, pojízdná dílna

Isuzu TW340



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), Isuzu DA120, 6 126 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 000 mm (rozvor zadních náprav 1 160 mm). Celkové rozměry 7 010x2 470x3 200 mm. Hmotnost 6 500 kg.

Starší typ skříňových karosérií s dílnou vybavenou soustruhem, elektrickou vrtačkou a dalšími nástroji, podobně jako americké válečné GMC CCKW353. Všimněte si uzavřené kabiny.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, valník

Isuzu TWD20



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Isuzu DA120, 6 126 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 000 mm (rozvor zadních náprav 1 160 mm). Celkové rozměry 7 295x2 340x2 430 mm. Hmotnost 5 525 kg, celková hmotnost 13 000 kg.

Po mnoho let standard své třídy u japonských jednotek. Vyráběl se také s plátěnou střešou kabiny, navijákem, vzadu po jedné pneumatice atd. Tři velikosti rozvoru. Varianty: kompresor, sklápěcí se zkráceným rozvorem, skříňová dílna atd.

Nákladní automobil, čtyřiapůltunový, 4x4, tahač

Hino HB13



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Hino DS30, 7 690 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 420 mm. Celkové rozměry asi 5 160x2 415x2 850 mm. Hmotnost asi 5 300 kg.

Kopie amerického čtyřiapůltunového armádního tahače 4x4. Používaný s desetitunovými návěsy. Starší výroba používala menší dveře se zakulacenou spodní částí a menším vrtáním motoru (7 014 cm³). Z 50. let.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6, valník

Hino ZC35



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Hino DS12, 7 014 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 370 mm. Celkové rozměry (podvozek) 7 520x2 430x 2 060 mm. Celková hmotnost 18 970 kg.

Podvozky série ZC byly dodávány koncem 50. let s otevřenou nebo uzavřenou kabinou, dlouhým nebo krátkým rozvorem a s mnoha typy karoserie, např. valník, sklápěcí se zkráceným rozvorem, odtahové vozidlo atd.

Nákladní automobil, šestitunový, 6x6, valník/tahač

Mitsubishi Fuso W23



Motor šestiválcový, 154,5 kW (210 k), Mitsubishi DH21W, 13 700 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00 nebo 11,00-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 7 420x2 430x 3 000 mm. Hmotnost 15 610 kg.

Počátek 60. let. Naviják s bubnem za kabinou. Také odtahové vozidlo (W11, 22, 22A, poslední s hydraulikou), mostní (W24 Treadway a W24A), tahač (W11, 21) a sklápěcí (W11D).

Nákladní automobil, šestitunový, 6x6, odtahový

Mitsubishi Fuso 6W202WH



Motor šestiválcový, 147 kW (200 k), Mitsubishi DH22, 13 740 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 700 mm. Celkové rozměry 9 900x2 480x3 450 mm. Hmotnost 13 465 kg.

Druhá generace rozeznatelná odlišnými blatníky. Polovina 60. let. Alternativní karoserie jako předchozí vozidlo, vše ekvivalenty amerických typů na pětitunových (M) a šestitunových podvozcích z 2. světové války.

Nákladní automobil, 6x6, požární

Mitsubishi Fuso W32L



Motor šestiválcový, 206 kW (280 k), Mitsubishi DH58R, 14 800 cm³, vznětový s kompresorem firmy Roots; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 9 500x2 500x3 500 mm. Užitéková hmotnost 20 300 kg.

Požární záchranné vozidlo, podobné typu amerického letectva O11A z počátku 50. let. Oddělený motor čerpadla. Dvě proudnice na střeše. Nahrazené vylepšeným modelem 6W300LF.

Tahač, pětitudový, kolopásový, typ 98

Ikegai KO-HI



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Brzdy pásů. Pro provoz na silnici konvenční řízení. Upravené pásové podvozky lehkého tanku. Velikost pneumatik (vpředu) 36x6. Celkové rozměry 5 670x1 900x2 300 mm. Hmotnost 5 700 kg.

Tyto podvozky, postavené v prototypu ve dvanáctém roce éry Šóva (1937), byly určeny jako tahače protiletadlových kanonů (s patnáctičlennou obsluhou) a jako podvozky protiletadlových kanonů. Firma Ikegai se později spojila s firmou Komatsu.

Tahač, šestitudový, kolopásový, typ 98

Isuzu



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Brzdy pásů. Pro běžný provoz konvenční řízení. Pérování listovými pery. Pásky se suchými čepi; šířka 200 mm. Velikost pneumatik (vpředu) 36x6. Celkové rozměry 5 670x1 900x2 300 mm. Hmotnost 6 000 kg.

Tahač zavedený v roce 1937. Toto vozidlo bylo navrženo jako tahač protiletadlových děl s obsluhou 15 osob. Maximální rychlost byla 45 km/h.

Obrněný automobil, 6x4, typ 2593

Chiyođa/Sumida



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Plně pryžové obruče na ocelových kolech s ráfky. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 570x1 900x2 950 mm. Hmotnost asi 7 000 kg.

Známý také jako obrněný železniční automobil navržný pro provoz na silnicích i na železnici. Maximální rychlost 40, resp. 60 km/h. Podobné modely také od jiných výrobců. Z počátku 30. let.

Transportér, obrněný, kolopásový, typ 1

Hino 2A20/HO-HA



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), vzduchem chlazený vznětový, Hino DB52; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Konvenční řízení předních kol plus řízení brzděním pásů. Podvozky pásů s odpružením vnitřními pružinami. Velikost pneumatik (vpředu) 34x6. Šířka pásu 250 mm. Celkové rozměry 6 100x2 100x2 000 mm. Hmotnost 7 000 kg.

Tento obrněný transportér vyráběn od roku 1940 dopravoval osádku až 15 vojáků. Síla pancíře byla 48 mm, maximální rychlost 50 km/h. Používal se u motorizované pěchoty a pro tažení děl.

Tahač, čtyřtunový, pásový, dělostřelecký, typ 98

SHI-KE

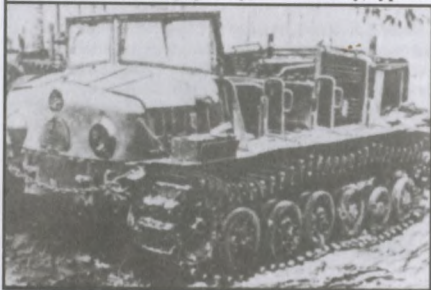


Motor osmiválcový vidlicový, 65 kW (88 k), SHI-KE, vzduchem chlazený, 6 362 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení brzděním pásů. Odpružení vinutými pružinami. Šířka pásu 250 mm. 5 podvozkových kol, 2 pomocné vodící kladky pásu. Celkové rozměry 3 700x1 900x2 300 mm. Hmotnost 4 200 kg.

Navržený k tažení děl a k přepravě šestičlenné osádky. Měl namontovaný elektrický naviják 22 kN (2,2 tuny). Byl to jeden z mnoha typů japonských pásových tahačů.

Tahač, šestitunový, pásový, dělostřelecký, typ 98

Isuzu

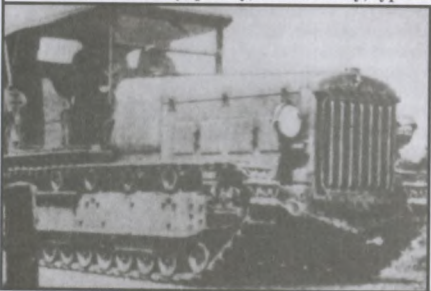


Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 81 kW (110 k), Isuzu DD6, 10 500 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení spojkami a brzdami. Odpružení vinutými pružinami. Šířka pásu 240 mm. 6 podvozkových kol, 2 vratné vodící kladky pásu. Celkové rozměry 4 300x2 050x1 900 mm. Hmotnost 6 900 kg.

Zavedený v roce 1937. Tento tahač s polokapotovou kabinou se ve 2. světové válce hodně používal k tažení děl, např. kanonů a houfnic 105 mm. Elektrický naviják 50 kN (5 tun). Osádka 7.

Tahač, osmitunový, pásový, dělostřelecký, typ 92A

Ikegai

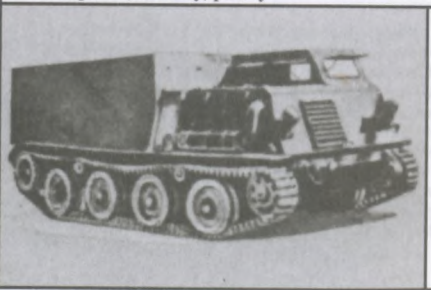


Motor šestiválcový, 59 kW (80 k), údajný maximální výkon 96 kW (130 k), s magnetoelektrickým zapalováním; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické řízení spojkami a brzdami (se suchými vícemalo-vými spojkami). Pérování listovými péry. Celkové rozměry 4 300x2 000x2 580 mm. Hmotnost 7 500 kg.

Starší typ tahače s dlouhou kapotou. Osádka 6 (na dvou lavicích). Elektrický naviják 50 kN (5 tun). Maximální rychlost 16 km/h. Později vyráběn také se vznětovým motorem (označený jako typ 92B).

Transportér, obrněný, pásový

HO-KI



Motor šestiválcový, umístěný vpravo vpředu, 84,5 kW (115 k), vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení spojkami a brzdami. Odpružení vinutými pružinami. Dvojitá podvozková kola odpružená klikami. Šířka pásu 250 mm. Celkové rozměry 4 800x1 850x2 100 mm. Hmotnost 10 000 kg.

Toto obrněné vozidlo bylo zavedené koncem 2. světové války, používalo se k přepravě nákladů a vojsk i jako tahač děl. Tloušťka pancíře byla 6 mm, maximální rychlost 50 km/h.

Tank, lehký, obojživelný, typ 2

Mitsubishi KA-MI



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 88 kW (120 k), vzduchem chlazený, Mitsubishi A6120VD, 14 390 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňově přidavné převodovky s pohonným hřídelem poháněná přední hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Dvojité podvozkové kola s tlačnými pružinami. Celkové rozměry 7 500x2 800x2 340 mm. Hmotnost 11 325 kg. Délka a hmotnost bez pontonů 4 830 mm a 9 600 kg.

Tank zavedený v roce 1942. Odstranitelné plovoucí pontony byly vpředu a vzadu. Typ 3 byl podobný uspořádáním, ale daleko větší. Pancíř 6–12 mm. Výzbroj kanon 37 mm a 2 kulomety.

Tank, lehký, typ 95

Dowa Jidosha, a další, HA-GO



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 88 kW (120 k), vzduchem chlazený Mitsubishi A6120VD, 14 390 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Dvojité podvozkové kola s lomenými pákami a šroubovými tlačnými pružinami. Šířka pásu 250 mm. Celkové rozměry 4 300x2 070x2 280 mm. Hmotnost 7 400 kg.

Tank vyrobený firmou Mitsubishi v letech 1934/35. Tento tank byl využíván ve velkém množství a v několika variantách. Hlavní výzbrojí byl kanon 37 mm. Byl známý také jako Kyu-Go.

Tank, střední, typ 3

Mitsubishi, a další, CHI-NU



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 125 kW (170 k), vzduchem chlazený Mitsubishi A12200VD, 21 700 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňově přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Odpružení vinutými pružinami. 6 dvojítech podvozkových kol. Šířka pásu 330 mm. Celkové rozměry 5 550 (bez děla)x2 330x2 600 mm. Hmotnost 15 800 kg.

Jedna z několika variant velmi užívaného středního tanku typu 97 s kanonem 75 mm (místo 47 mm). Považovaný za jedno z nejlepších japonských obrněných vozidel 2. světové války.

Transportér, obrněný, osobní, SU, typ 60

Komatsu, Mitsubishi



Motor osmiválcový vidlicový, 162 kW (220 k), vzduchem chlazený Mitsubishi 8HA21WT, 10 802 cm³, vznětový s turbodmychadlem; prostřednictvím třírychlostního měniče točivého momentu a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. Zavěšení se zkrtnou tyčí. Šířka pásu 350 mm. Celkové rozměry 4 850x2 400x1 700 mm. Hmotnost 11 800 kg.

Navržený koncem 50. let jako první japonské poválečné obrněné vozidlo. Prototyp firmy Komatsu a Mitsubishi. V 60. letech bylo vyrobeno asi 430 ks. K variantám patřily samohybné minomety.

JIŽNÍ AFRIKA

Než se v 70. letech stala Jižní Afrika z větší části soběstačnou, musela civilní i vojenská vozidla dovážet. Většina jich přicházela rozeebraná nebo částečně rozeebraná a byla montována a karosována v místě. Do druhé světové války a v jejím průběhu byla vozidla ozbrojených sil především severoamerického původu (Ford, GM) a měla mnoho typů karoserií.

Během druhé světové války bylo vyrobeno více než 30 000 vojenských vozidel 80 různých typů, hlavně na jedno a třítunových podvozcích firem Chevrolet a Ford. Unikátní byly série obrněných automobilů místního typu od 4x2 až po 8x8. Celkem se jich vyrobilo 5 746 ks, jak pro vlastní ozbrojené síly (UDF), tak na britský účet pro použití spojenci. Některá vozidla zůstala ve stadiu prototypů. Dva hlavní dodavatele doplňovalo asi 28 subdodavatelů.

V poválečných letech byla získána nová americká, britská a německá vozidla. K vozovému parku běžných taktických vozidel patřila v 50. a 60. letech vozidla Mini-Moke, Austin Gipsy, Land-Rover, Jeep a v lehké a střední třídě Land-Rover FC110, Unimog a Bedford (R, M), všechna s rozličnými typy karoserií. Nejtěžším vozidlem byl Thornycroft Mighty Antar pro přepravu tanků. Navíc zde byla vozidla Ford Thames Trader/AWD, Mercedes 4x4 a různé typy evropských a amerických vozidel 4x2 spolu s několika japonskými značkami.

Obrněná bojová vozidla zahrnovala Ferret, Staghound, Saracen a Panhard AML (Eland), ale také tanky Centurion, Comet a Sherman.

Zachované příklady vojenských vozidel z druhé světové války (včetně několika původních vlastních obrněných automobilů) jsou vystaveny v Národním muzeu vojenské historie v Saxonwoldu, Johannesburg (viz *Wheels & Tracks*, č. 14).

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Ford 01T/81



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik vpředu 6,00-20, vzadu 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry asi 6 096x2 159x2 794 mm (240x85x110 in). Hmotnost asi 3 175 kg (7 000 lb).

Celokovová karoserie valníková s podélnými lavicemi pro 8 osob. Vnější prostory s dole připevněnými dvířky před zadními koly i za nimi. Bylo postaveno mnoho tisíc kusů na kanadských podvozcích smontovaných v Jižní Africe s pravostranným řízením a s menšími úpravami.

Průzkumný automobil, S.A., Mk I

Ford, 4x2

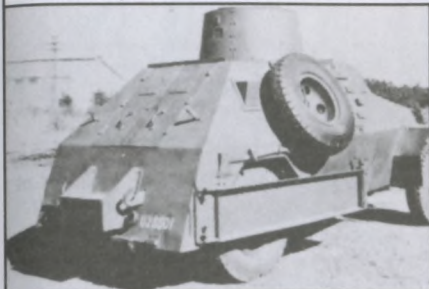


Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 32x6 nebo 9,75-18. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry asi 4 877x1 981x2 362 mm (192x78x93 in). Hmotnost není známa.

První vyráběný typ na upravených civilních podvozcích Ford. Pancíř (nanýťovaný nebo navafený) 612 mm. Dva kulometry Vickers (1 ve věži). Osádka 4. V letech 1939-40 bylo vyrobeno celkem 113 kusů. Model Mk II byl na podvozku 4x4. Na obrázku zachovalý exemplář.

Průzkumný automobil, S.A., Mk II

Ford/MH, 4x4



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,75-18. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry asi 5 207x1 981x2 438 mm (205x78x96 in). Hmotnost 6 096 kg (13 440 lb).

Celkové podobný Mk I, ale podvozky Marmon-Herrington s pohonem všech kol. Dvě verze: typ MFF (549, pro mobilní terénní jednotku UDF) a typ ME (338, pro Blízký východ). Typy se lišily výzbrojí, z let 1940–41. Existovalo několik terénních úprav.

Průzkumný automobil, S.A., Mk III

Ford/MH, 4x4



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,75-18. Rozvor 2 985 mm (117,5 in). Celkové rozměry asi 5 309x2 286x 2 489 mm (209x90x98 in). Hmotnost 5 443 kg (12 000 lb).

Podvozek s kratším rozvorem. V letech 1941–42 bylo vyrobeno 2 630 ks (verze MFF a ME), 627 ks bylo vyvezeno (Indie, Malajsie, Holandská východní Indie atd.). Pozdější výroba měla zadní dveře a další vylepšení. Mnohá vozidla byla později upravena (protitankový kanon atd.).

Průzkumný automobil, S.A., Mk IV

Ford/MH, 4x4



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 k), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, přidavného převodu a rozvodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,75-18 nebo 10,50-16. Rozvor 2 997 mm (118 in). Celkové rozměry 5 436x2 134x2 286 mm (214x84 x90 in). Hmotnost 6 305 kg (13 900 lb).

Vůz navržený v r. 1941; 1942–44 bylo vyrobeno 936 ks. Samonosná (bez rámu) konstrukce. Model Mk IVF byl podobný, ale s mechanickými součástkami kanadského vojenského vozidla F60L, motor 71 kW (95 bhp), pneumatiky 10,50-20 atd. Tohoto typu bylo 1943–44 vyrobeno 1 180 ks.

Průzkumný automobil, S.A., Mk VI

Ford/MH, 8x8



Dva motory osmiválcové vidlicové, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostních převodovek a přidavné převodovky na třetí nápravě poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Podvozky Warford, řízená první a poslední náprava. Obrácená listová péra. Pneumatiky 10,50-20. Rozvor 3 429 mm (135 in), rozvor zadních náprav 1 143 mm (45 in). Celkové rozměry 5 715x2 210, včetně náhradních kol 2 642x2 540 mm (225x87, včetně náhradních kol 104x100 in). Hmotnost 11 181 kg (24 650 lb).

1941/42 byly navrženy dva osmikolové obrněné automobily, Mk V (8x4 se 2 motory Albion) a Mk VI. Ani jeden z nich se sériově nevyráběl, ale prototypy Mk VI se dochovaly. Viz *Wheels & Tracks*, č. 14.

KANADA

Když nic jiného, tak druhá světová válka na mapě světa výrazně vyznačila Kanadu jako jednoho z hlavních dodavatelů mnoha typů vojenských vozidel. Do 1. září 1945 bylo vyrobeno ne méně než 857 970 vozidel; tento počet lze rozdělit následovně:

Civilní a upravená konvenční vozidla 4x2: 388 299 ks (více než polovina z nich byla třítunová upravená konvenční vozidla 4x2).

Kanadské vojenské vzory 4x2, 4x4 a 6x6: 390 273 ks (včetně 209 004 kusů třítunových vozidel 4x4).

Obrněná vozidla kolová a pásová: 50 241 ks (včetně 33 992 pásových transportérů) a 9 494 ks podvozků s motorem vzadu pro Indii.

Přívěsy kanadského vojenského vzoru: 19 663 kusů.

Skutečný celkový počet byl ještě vyšší, protože výroba některých typů pokračovala až do konce roku 1945.

Všechna uvedená vozidla byla dodána kanadským ozbrojeným složkám a Spojencům. Značnou část převzali Britové, ostatními velkými zákazníky byly Austrálie, Nový Zéland, Indie a Jižní Afrika. Mnohá vozidla se přepravovala v dílech k místní montáži a v některých zemích došlo k částečné výrobě anebo také k montáži vlastních karoserií. Také samotní Kanadáné používali „cizí“ vozidla, např. Jeepy a Diamondy T z USA, Bedfordy a Leylandy z Británie. Všechny motocykly byly britského a amerického původu (Matchless, Norton, HD). Mnoho kanadských vozidel sloužilo v jiných členských státech Spojených národů, zvláště koncem 40. a v průběhu 50. let. Přebytková vozidla si našla cestu k civilním uživatelům po celém světě a velké množství jich nyní bylo restaurováno.

Takzvaná upravená konvenční vozidla byly dobové civilní výrobní typy upravené a „militarizované“ zesílením některých součástí, většími koly a pneumatikami, jednoduchými odnímatelnými kabinami, pravostranným řízením a dalšími prvky. Zvláštností vozidel kanadského vojenského vzoru (CMP) byla kombinace britských konstrukčních požadavků a severoamerického automobilového inženýrství. Zpočátku tento kompromis nepřinesl velký úspěch, ale od roku 1942, kdy všechna nákladní vozidla dostala velmi pozměněnou kabinu (No. 13), byla tato kombinace docela přijatelná.

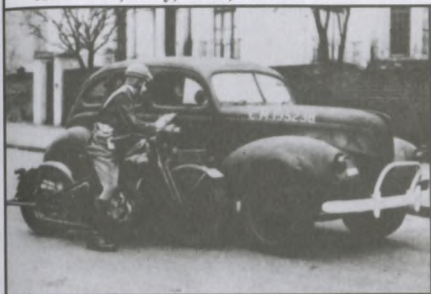
Hlavní výrobci vozidel v Kanadě té doby byli napojeni na „velkou trojku“ Spojených států: Ford, General Motors a Chrysler. Některá výrobní zařízení byla velmi blízko amerických závodů a některé součástky a díly z nich se dovážely. Kanadské továrny Chrysler (Dodge) a Ford byly ve skutečnosti jen přes řeku na jihovýchod od Detroitu. Hlavní závod General Motors byl – a stále ještě je – v Oshawě v Ontariu. Čtvrtý výrobce FWD byl v Kitcheneru, také v Ontariu. Podvozky FWD přicházely z Clintonvillu ve Wisconsinu a byly dokončovány a vybavovány karoseriemi a nástavbami v Kanadě. FWD se také podílela na přípravě vojenských vozidel k odeslání do zámoří. Zpočátku firma Chrysler Kanada měla ještě jeden úkol navíc, montáž mobilních dílen. Řada dalších firem po celé zemi vyráběla přívěsy a karoserie bezpočtu druhů a variant. Firmy Bombardier a Farand & Delorme přispěly pásovými mechanismy a firma Tank Arsenal v Montreal Locomotive Works v Quebecu montovala tanky (Valentine, Ram, Grizzly) a podvozky samohybných děl.

Přečtěte si „Austrálii“ ohledně různých typů kanadských nákladních vozidel, která tam byla montována nebo částečně vyráběná.

V poválečných letech Kanada spolupracovala s vojenskými úřady USA a vyráběla čtvrttunová, třičtvrttunová a dvouapůltunová nákladní vozidla – ale také přívěsy pro ně – americké konstrukce. Některé podtypy byly kanadskou zvláštností, ale většina se téměř vůbec nelišila. V pozdějších letech byl tento standardní vojenský model (SMP) vozidel nahrazen v Kanadě konstruovanými i dováženými typy jak militarizovaných civilních, tak i taktických druhů. Kanadské síly v Německu používaly mnoho vozidel německé výroby.

Automobil, lehký, sedan, 4x2

Ford 01AF-73A



Motor osmiválcový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky poháněná zadní kola. Zadní náprava typu se zkrutnou trubkou. Hydraulické brzdy. Příčné pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry 5 004x1 854x1 727 mm (197x73x68 in). Hmotnost 1 650 kg (3 635 lb).

Standardní model roku 1940 s přední částí podobnou modelu 1939 DeLuxe. Styl karoserie Ford. V zásadě civilní automobil, ale militarizovaný a vybavený pravostranným řízením. Používaly se modely let 1940–42, také Chevrolety a Plymouthy. Těžké sedány byly hlavně Buicky.

Těžký dodávkový automobil, 4x2

Ford C11ADF

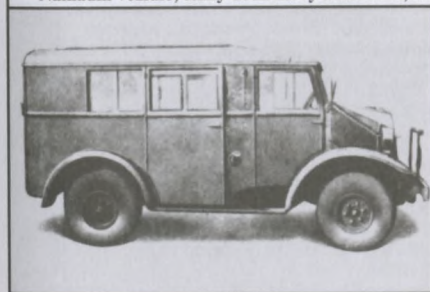


Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky a odkrytého hnacího hřídele poháněná zadní kola. Kynná náprava jako u nákladních vozidel. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 896 mm (114 in). Celkové rozměry 4 928x2 007x1 829 mm (194x79x72 in). Hmotnost 1 920 kg (4 230 lb).

Militarizovaný dodávkový automobil z roku 1941 se zteslenými prvky podvozku. Osádka 5. Používán v severní Africe, často se střešními poklapy (nebo s úplně odstraněnou střešou) a s dalšími úpravami.

Nákladní vozidlo, těžký dodávkový automobil, 4x2

Ford C011DF/F8



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 115x1 981x1 981 mm (162x78x78 in). Hmotnost 1 829 kg (4 030 lb).

Brity zkonstruovaná karoserie (firmami Mulliner a Stewart & Arden) na starých podvozcích 407 kg (8 cwt) kanadského vojenského vzoru (pouze Ford). Zadní sedadla skládací k uvolnění ložného prostoru. Používané hlavně RAF doma a v severní Africe. Nahrazené Chevroletem C8A HUP.

Nákladní automobil, 406 kg (8 cwt), 4x2, spojovací

Chevrolet 8420/C8



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 216x2 108x2 286 mm (166x83x90 in). Hmotnost 2 428 kg (5 350 lb).

Vozidlo kanadského vojenského vzoru 1940 s kabinou No. 11, malou karoserií s odstranitelnou nástavbou (se skládacími „nohami“ k použití mimo vozidlo). Za kabinou nabíječ jednotka baterií (na obr. není). Pozdější výrobky měly delší karoserie.



Nákladní automobil, těžký dodávkový, 4x4

Chevrolet 8445/C8A

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Po dočasném řešení upravenými dodávkovými automobily zahájila firma General Motors v Oshawě v roce 1942 výrobu nově navrženého těžkého dodávkového automobilu. Bylo to jediné vozidlo zkonstruované výhradně v závodě GM, jak podvozek, tak i karoserie. Existovalo asi deset různých verzí včetně verze pro přepravu vojsk, spojovací, sanitní, výpočetní stanice, dílny „ZL“ atd. Starší výrobky (s pneumatikami Runflat) měly čtyři boční dveře. Bylo vyrobeno téměř 13 000 ks. Viz *Wheels & Tracks*, č. 1 a 2.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Chevrolet 216, s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 548 cm³ (216,5 cu in). Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupňe vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Jednostupňová přídavná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,43:1 (starší výrobky 6,16:1). Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,25-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 114 litrů (25 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 565 mm (101 in). Celková délka 140 mm (163 in), šířka 2 007 mm (79 in), výška 2 286 mm (90 in). Světlá výška 216 mm (8,5 in). Hmotnost 2 873 kg (6 330 lb), celková hmotnost 3 367 kg (7 420 lb).

Nahoře: HUP britské armády (přeprava osob). *Dole vlevo:* HUW (spojovací). *Dole vpravo:* HUA (sanitní).



Nákladní automobil, 406 kg (8 cwt), 4x4, valník

Chevrolet 8448/C8AX



Motor šestválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9.25-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 191x2 032x2 286 mm (165x80x90 in). Celková hmotnost 3 430 kg (7 500 lb).

Vzácná malá univerzální nákladní vozidla na podvozku typu C8A s kompletní kabinou No. 13 dodávaná v roce 1942 v dílech k montáži na Nový Zéland. Zobrazený zachovalý exemplář. Tyto podvozky byly také použity u prototypu nákladního vozidla přepravovaného letecky. Viz *Wheels & Tracks*, č. 2.

Nákladní automobil, 406 kg (8 cwt), 4x4, přeprava osob

Dodge T212/D8A



Motor šestválcový, 55 kW (74 bhp), Dodge T212, 3 573 cm³ (218 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9.25-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry 4 369x1 930x2 108 mm (172x76x83 in). Hmotnost 2 337 kg (5 150 lb), celková hmotnost 3 040 kg (6 700 lb).

Kanadská verze amerického půltunového Dodge T207 z roku 1941 s pravostranným řízením a britským typem karoserie WD a koly. Hodně používaný v severní Africe, také jako nákladní vozidlo. Viz *Wheels & Tracks*, č. 4.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x2, přeprava osob

Chevrolet 8421/C15



Motor šestválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9.00-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 318x2 184x2 362 mm (170x86x93 in). Hmotnost 2 750 kg (6 060 lb).

Jeden z prvních typů kanadských vojenských vozidel ve výrobě firmy General Motors Canada v roce 1940. Všimněte si kabiny No. 11 s jednoduchou maskou chladiče. V podstatě nákladní vozidlo pro všeobecné použití, tento model poskytoval vzadu místo k sezení pro šest osob.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x2, valník

Dodge T222/D15



Motor šestválcový, 71 kW (95 bhp), Dodge, 3 877 cm³ (236,6 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9.00-16. Rozvor 3 264 mm (128,5 in). Celkové rozměry 5 105x2 159x2 286 mm (201x85x90 in). Hmotnost 2 700 kg (5 950 lb).

Upravený konvenční typ vozidla vybavený valníkovou karoserií (na obr.) nebo cisternou na vodu. První ze série téměř 4 300 ks s valníkovou karoserií dodaný Británii počátkem roku 1944. Vozidla měla odstranitelnou střechu kabiny a na zadních kolech terénní pneumatiky. Stejná karoserie byla také na kanadských vojenských nákladních vozidlech 4x2 a 4x4.



Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x4

Ford C011WQF/F15A

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Podvozky nákladního vozidla 762 kg (15 cwt) kanadského vojenského vzoru byly vyráběny pro vozidla 4x2 a 4x4, obojí od roku 1940 do roku 1945, v hojném počtu firmami Ford a General Motors (Chevrolet). Na obrázku nahoře je Ford z roku 1941 s kabinou No. 12 (s „aligátory“ kapotou) a valníkovou karoserií. Další typy karoserií zahrnovaly dodávkovou (jako valník, ale s plachtou na trubkové nástavbě), štábní, spojovací, kladení kabelů, přepravu vojsk, cisternu na vodu, taháč protitankového děla, dílnu „KL“ atd. V nejběžnějším univerzálním tvaru byla používána všemi druhy vojsk pro přepravu nákladů a osob.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový motor Ford 239, s postranními ventily. Zdvihový objem 3 917 cm³ (239 cu in). Maximální výkon 71 kW (95 bhp) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Jednostupňová přídatná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,5:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 114 litrů (25 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 565 mm (101 in). Celková délka 4 318 mm (170 in), šířka 2 210 mm (87 in), výška 2 184 mm (86 in). Světla výška 203 mm (8 in). Hmotnost 3 084 kg (6 800 lb), celková hmotnost 3 856 kg (8 500 lb).

Nahoře: valník, 1941. Dole vlevo: valník, 1942/43. Dole vpravo: dílna „KL“, 1942/43.



Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4, cisterna na vodu

Chevrolet 8444/C15A



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 318x2134x 2 286 mm (170x84x90 in). Hmotnost 3 059 kg (6 745 lb).

Standardní podvozek a kabina 762 kg (15 cwt) 4x4 z let 1942/43 vybavený ocelovou nádrží na 909 litrů (200 galonů) vody. Čerpadlo pro plnění bylo poháněno pomocným náhonem z převodovky, ale vybavení obsahovalo také dvě nouzová ruční čerpadla. Všimněte si (na obou stranách) ochrany nádrže.

Nákladní automobil, 762 kg (15 cwt), 4x4, obrněný

GM 8449/C15TA



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), GM, 4 416 cm³ (269,5 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické, podtlakovými posilovačem posilované brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 750x2 337x2 311 mm (187x92x91 in). Hmotnost 4 550 kg (10 030 lb).

Pancéřované, shora otevřené vozidlo pro osm vojáků, nástavba firmy Hamilton Bridge Company na zesílené verzi podvozku 762 kg (15 cwt) 4x4 s motorem GMC 270. Síla pancíře vpředu 14 mm, vzadu a po stranách 6 mm. V letech 1943/44 bylo vyrobeno 3 961 ks.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4, APT

Dodge T236D/APT



Motor šestiválcový, 69 kW (62,5 bhp), Dodge, 3 877 cm³ (236,6 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 489 mm (98 in). Celkové rozměry 4 623x1 956x2 134 mm (182x77x84 in). Hmotnost 2 703 kg (5 960 lb).

Kanadská verze amerického modelu Dodge T214WC52 (s navijákem), která měla o trochu větší blok motoru a další malé rozdíly. Vyrobena v letech 1944/45, ale použita po válce hlavně jinými státy. Na obrázku je zachován exemplář.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4, skříňový dodávkový, M152CDN.

Dodge T249



Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), Dodge T249, 3 772 cm³ (230,2 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 200 mm (126 in). Celkové rozměry 5 080x1 854x2 337 mm (200x73x92 in). Hmotnost asi 3 175 kg (7 000 lb).

V 50. letech firmy Chrysler Kanada spolu s americkým Dodge vyrobily třičtvrtetunový nákladní vozidlo M37 4x4 a varianty s malými rozdíly, především na pohonné jednotce. Verze karoserie na obrázku byla určena výhradně pro Kanadu. M37CDN měl rozvor 2 845 mm (112 in).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální**Chevrolet 1533X2**

Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 563x2 032x1 473 mm (219x80x58 in). Hmotnost 2 926 kg (6 450 lb).

Upravené konvenční nákladní vozidlo s otevřenou kabinou a odklopným předním oknem vyráběné v roce 1941 se svařovanou karoserií (No. 4B1, firma Godfredson) pro přepravu munice. Široce využívané v poušti (viz *Wheels & Tracks*, č. 8) – Long Range Desert Group.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník**Chevrolet 8441/C30**

Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 105x2 134x3 023 mm (201x84x119 in). Hmotnost 3 710 kg (8 180 lb).

Starší vozidla kanadského vojenského vzoru (1940/41) měla kabinu No. 11 s třímetrovou celokovovou karoserií No. 3A1 MGO. Jedno z 1 500 ks dodaných Británii. Kanadské jednotky v Británii obdržely ve stejné době 2 000 ks podobných vozidel.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, sanitní**Ford C29QF/F30**

Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid); prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 258x2 286x2 794 mm (207x90x110 in). Hmotnost 4 917 kg (10 840 lb).

Vyrobený v letech 1941–42 (pouze Ford) s kabinou No. 12 a 13 (na obr.). Tyto polní sanitní automobily pro čtyři nosítka měly kovovou skříňovou karoserii s velkými dvojími zadními dveřmi. Pozdější výroba pokračovala na třítunových podvozcích 4x4.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, sklápěcí**Dodge T110L-6/D60S**

Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), Dodge, 3 877 cm³ (236,6 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňovou přídatnou převodovkou poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 454 mm (136 in). Celkové rozměry 5 182x2 159x2 134 mm (204x85x84 in). Hmotnost 3 309 kg (7 295 lb).

Ocelová sklápěcí karoserie (4F1) s hydraulickým zvedáním poháněným pomocným pohonem z převodovky. Starší výroba (T110LS) používala pneumatiky 8,25-20 vzadu po dvou a jen jednu nádrž místo dvou.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Chevrolet 1543X2/CC60L



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a nápravy s dvoustupňovým převodem poháněná zadní kola. Hydraulické, podtlakovým posilovačem posilované brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 604x2 235x2 134 mm (260x88x84 in). Hmotnost 2 994 kg (6 600 lb).

Jeden z mnoha typů na upravených konvenčních podvozcích série 1500 s pravostranným řízením. Připona „X2“ v označení modelu určovala jako místo dodávky Británii. Všimněte si ne-standardního provedení světlometů. Mnohá vozidla byla použita jako pojízdné dílny.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Dodge T110L-9/D60L/D

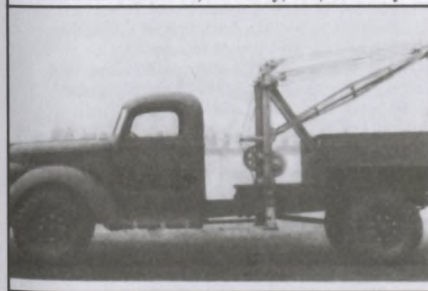


Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), Dodge, 3 877 cm³ (236,6 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování s listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20, vzadu dvojité. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 655x2 286x3 175 mm (262x90x125 in). Hmotnost 2 926 kg (6 450 lb).

Typický příklad mnohých typů upravených konvenčních nákladních vozidel Dodge, zobrazené je jedním z 3 000 ks dodaných Británii v roce 1944. Karoserie ze dřeva a oceli. Některé modely měly pneumatiky 10,50-16, vzadu jednoduché.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, odtahový

Ford EC098T



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy posilované podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry 5 791x2 159x2 489 mm (228x85x98 in). Hmotnost 3 352 kg (7 390 lb).

Upravený konvenční podvozek a kabina Ford 1940 vybavený dvouramenným odtahovým zařízením Holmes Speed King. Ručně ovládaný jeřáb s navijákem. Po stranách dvojité podpůrné výsuvné nohy. Nad zadními koly uzamykatelný prostor pro nářadí. Montované v Dagenhamu v Anglii.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Ford C29WFS/F602S



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové nápravy poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 (134 in) mm. Celkové rozměry 5 182x2 286x2 210 mm (204x90x87 in). Hmotnost 3 558 kg (7 845 lb).

Kabina No. 43 a třímetrová kovová karoserie. Ve výrobě nahradilo 098T. Konstruované také s rozvorem 4 013 mm (158 in) – C298WFS/F602L, kabinou No. 13 a různými typy karoserií (včetně sanitní a benzinové cisterny).



Nákladní automobil, třítunový, 4x4

Ford C298QF/F60L

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Téměř čtvrtina vojenských vozidel zkonstruovaných v průběhu 2. světové války v Kanadě byla třítunová (60 cwt) nákladní vozidla 4x4 (přes 209 000 ks).

Všechna byla firem Ford a Chevrolet, podobná celkovou konstrukcí, ale odlišná motorem, řízením, nápravami (dělené a nedělené mostové) a dalšími drobnostmi. Navíc k valníkům karoseriím (nejběžnější typ znázorněn nahoře) existovaly karoserie pro zvláštní účely, například sanitní, cisterny, odtahové vozy, podvozky samohybných děl i jiných zbraní. Existovaly také typy se zkráceným rozvorem.

Nahoře: valník, vzor 1942–45. *Dole vlevo:* britská valníková karoserie, 1941. *Dole vpravo:* s nástavbou na odstraňování trosk Gar Wood, 1942/43.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový motor Ford 239, s postranními ventily. Zdvihový objem 3 917 cm³ (239 cu in). Maximální výkon 71 kW (95 bhp) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodová skříň 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Pomocná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 7,16:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými pery. Pneumatiky 10,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 114 litrů (25 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 013 mm (158 in). Celková délka 6 198 mm (244 in), šířka 2 286 mm (90 in), výška 1 905 mm (75 in) – vršek kabiny. Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost 4 398 kg (9 695 lb), celková hmotnost 7 257 kg (16 000 lb).



Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Ford C01QF/F60S



Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 156x2 134x x2 261 mm (203x84x89 in). Hmotnost 3 844 kg (8 475 lb).

Model 1942 s kabinou No. 12 a třimetrovou svařovanou a nýtovanou ocelovou karoserií QMG No. 3C1 s oblouky pro kola. Dodávány také se sklápěcí karoserií a v dalších verzích včetně lehkého protiletadlového tahače (s kabinami No. 12 a 13).

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, odtahový

Chevrolet 8442/C60S



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 639x2 438x2 870 mm (222x96x113 in). Hmotnost 6 418 kg (14 150 lb).

Kabina No. 11, podvozek s elektricky ovládaným dvoura-
menným odtahovým zařízením Holmes. Pozdější výroba (s kabinami No. 12 a 13) používala buďto zařízení Holmes, nebo zaříze-
ní k odstraňování trosk Gar Wood a naviják. Nosnost jeřá-
bu 50–100 kN (5–10 tun).

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník, APT

Chevrolet 8443/C60L



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 012 mm (158 in). Celkové rozměry 6 198x2 286x3 048 mm (244x90x120 in). Hmotnost 4 463 kg (9 840 lb).

Uchovaný model roku 1945 má průlez ve střeše kabiny, pří-
ruby pro zvedací smyčky na nábojích kol (od poloviny roku 1944) a přišroubovanou pravou část kabiny, šlo o znaky letecky
přepřavované verze roku 1945.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, samohybný kanon Bofors

Ford C39WQB/F60B



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Čtyři niverlační zvedáky (vpředu, po stranách a vzadu). Péro-
vání listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 6 198x2 388x2 591 mm (244x94x102 in). Hmotnost 6 078 kg (13 400 lb).

Protiletadlový kanon Bofors 40 mm na zesíleném podvozku se zvláště širokou otevřenou kabinou (No. 43S) a sedadly pro čtyřčlennou osádku. Odměr a náměr ovládaný řidiči pákou a poháněný pomocným náhonem. Na levé straně vzadu náhrad-
ní hlaveň. Z roku 1944.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, odtahový portálový jeřáb**Ford C010QF/F60H**

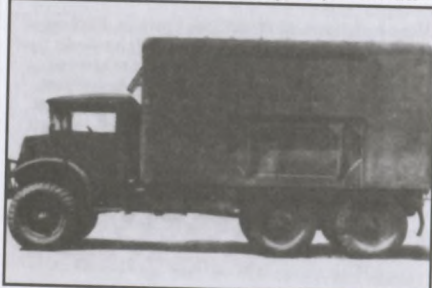
Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Chevrolet, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná dopředu zadní nebo přední nebo dopředu zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 350x2 286x3 378 mm (250x90x133 in). Hmotnost asi 5 897 kg (13 000 lb).

Britská karoserie a vybavení na starším šestikolovém podvozku CMP s kabinou No. 11. Maximální nosnost jeřábu 25 kN (2,5 tuny). Poslední náprava byla sunutá.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, odtahový**Ford C290QF/F60H**

Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 867 cm³ (236 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná dopředu zadní nebo přední a dopředu zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry asi 6 850x2 235x3 048 mm (270x88x120 in). Celková hmotnost asi 8 618 kg (19 000 lb).

Americké dvouramenné otočné odtahové zařízení Holmes. Na těchto podvozích montované poměrně málo, kabina No. 12 nebo 13 (na obr.), hlavně pro export.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, zásobovací**GM 8660/C60X**

Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), GM, 4 416 cm³ (269,5 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 6 223x2 286x3 200 mm (245x90x126 in). Hmotnost 7 239 kg (15 960 lb).

Podvozek podobný C60L, ale s motorem GMC 270 a zdvojenými zadními nápravami. V letech 1942–44 se vyrobilo 2 710 ks. Mnohá byla vyvezena (do Austrálie, SSSR atd.). Široká řada specializovaných karoserií, většinou dodávkového typu.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6, dílna „H“**Diamond T975A**

Motor šestiválcový, 98 kW (131 bhp), Hercules RXC, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Nápravy s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 5 105 mm (201 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 8 280x2 540x3 327 mm (326x100x131 in). Hmotnost 12 399 kg (27 335 lb).

Dovážené americké podvozky, z nichž více než 1 500 ks bylo vyrobeno výhradně pro Kanadu. Vybavené např. soustruhem. Ostatní varianty karoserie zahrnovaly dodávkové automobily, mostní vozidla, jeřáby. Viz *Wheels & Tracks*, č. 24.



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6

GMC série M

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Standardní „dvouapůlkový“ kanadských jednotek z počátku 50. let, až do nahrazení typem M35CDN v 80. letech. Tato americká konstrukce GMC byla montovaná firmou General Motors v Kanadě a v podstatě se podobala svým americkým příbuzným. Kanadáné používali hlavně verze s pneumatikami 11,00-20, vzadu jednoduchými, dokonce i u sklápěcích verzí a tahačů, které měly u Američanů po dvou pneumatikách 9,00-20. Verze zahrnovaly valníky, sklápěcí, do dávkové, pojízdné dílny, tahače a cisterny na vodu. Americká pětitunová nákladní vozidla 6x6, série M, se dovážela.

Nahoře: M135CDN nákladní s navijákem. *Dole:* M220CDN pojízdná dílna a M216CDN sklápěcí.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový zážehový motor GM 302M, s rozvodem OHV. Zdvihový objem 4 942 cm³ (301,6 cu in). Výkon 97 kW (130 bhp) při 3 200 ot/min. Dvourozsaňová čtyřstupňová převodovka typu Hydramatic. Jedno-rychlostní převod s automatickým zapojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,17:1. Hydraulické brzdy posilované pneumatickým posilovačem. Půleptická listová péra, vzadu obrácená (horní přichycena k rámu). Pneumatiky 11,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 214 litrů (47 galonů). Naviják 50 kN (5 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 6 502 mm (256 in). Rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celková délka 6 782 mm (267 in), šířka 2 235 mm (88 in), výška (kabina) 2 667 mm (105 in). Světla výška 318 mm (12,5 in). Hmotnost 5 779 kg (12 740 lb), celková hmotnost (na dálnici) 10 473 kg (23 090 lb).





Tahač, 4x4, polní dělostřelectvo

Chevrolet 8440/CGT

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Standardní podvozek kanadského vojenského typu s rozvorem 2 565 mm (101 in) vybavený pětisetmi-milimetrovými (20 in) koly, navijákem a speciální karoserií pro osádku děla a vybavení. Starší modely (1940/41) měly britský typ karoserie WD „Quad“, který byl v roce 1942 vyměněn za kabinu No. 13 s integrovanou zešíkmenou střechou nad zadním prostorem (viz obr.) a v roce 1945 za méně nápadný profil hrana-tého tvaru. Po válce montovaly uživatelské země opět odlišné karoserie. Například Dánsko používalo kovo-vou valníkovou karoserii.

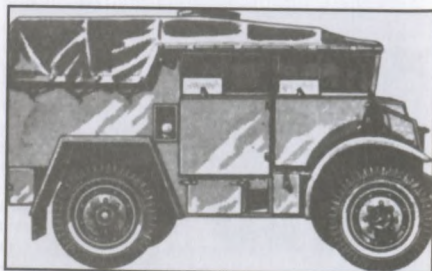
Nahoře: model 1943 s dvacetipětilibrovým dělem. *Dole vlevo:* starší typ, 1941. *Dole vpravo:* konečný typ, 1945.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Chevrolet 216, s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 548 cm³ (216,5 cu in). Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením před-ního náhonu. Stálý převod nápravy 7,16:1. Hydraulické brzdy posilované podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy, půleliptická listová péra. Pneumatiky 10,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 114 litrů (25 galonů). Elektrický naviják umístěný nad zadní nápravou.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 565 mm (101 in). Celková délka 4 293 mm (169 in), šířka 2 286 mm (90 in), výška 2 438 mm (96 in). Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost 4 899 kg (10 800 lb), celková hmotnost 5 987 kg (13 200 lb).



Tahač, 4x4, polní dělostřelectvo

Ford C291Q/FGT



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 293x2 286x2 438 mm (169x90x96 in). Hmotnost 4 899 kg (10 800 lb).

Firma Ford, stejně jako GM, zkonstruovala FAT (neboli „Quad“) v několika následných verzích. Předvedena je karoserie 7B2 z roku 1943 s nosičem náhradního kola nahoře. Podvozky s úplnou kabinou a bez navijáku se vyráběly až do konce roku 1945 s valníkovými karoseriemi a cisterny.

Tahač, 4x4, středně těžké dělostřelectvo (MAT)

FWD SU-COE



Motor šestiválcový, 94 kW (126 bhp), Waukesha SRKR, 8 472 cm³ (517 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola, závěr diferenciálu. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 6 731x2 388x3 099 mm (265x94x122 in). Hmotnost 7 530 kg (16 600 lb).

Podvozky zkonstruované v Clintonville s kanadskou celokovovou karoserií (Wilson Motor Bodies) s příčnou lavicí pro osádku děla. Vozidla tahala stočtyřicetimilimetrovou houfnici. Naviják 150 kN (15 tun) a elektrická brzda přívěsu. Také verze tahače návěsů.

Tahač, 4x4 (s návěsem, 6 tun, valník)

Ford C395Q/F60T



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 921 mm (115 in). Celkové rozměry 4 318x2 134x2 311 mm (170x64x91 in). Hmotnost 3 252 kg (7 170 lb).

Rozměry návěsu 5 588x2 134x2 235 mm (220x84x88 in), hmotnost 2 642 kg (5 825 lb). V letech 1943–44 zkonstruováno 3 000 ks, hlavně pro Brity. Neodpůtelný návěs; napojení na dvěstětřicetimilimetrovou kouli a zásuvku.

Tahač, 4x4 (s návěsem, 6 tun, valník)

FWD HAR-03



Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), Waukesha BZ, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Závěr diferenciálu. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 454 mm (136 in). Celkové rozměry 5 385x2 159x2 413 mm (212x85x95 in). Hmotnost 3 670 kg (8 090 lb).

Podvozky zkonstruované v USA podle britských specifikací, v Kanadě dodávané s točnicí pro návěs (Fruehauf and Frost & Wood). Kabina No. 21. Viz *Wheels & Tracks*, č. 5.

Automobil, Scout, Ford II, Lynx II

Ford C29SR



Motor osmiválcový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV, vzadu; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 057 mm (81 in). Celkové rozměry 3 581x1 854x1 727 mm (141x73x68 in). Hmotnost 3 883 kg (8 560 lb).

Speciální podvozek Ford s nástavbou od firmy International Harvester, značně připomínající průzkumné vozidlo britské firmy Daimler. Zobrazena je konečná verze s vybavením pro pohyb na písku, vzadu o 279 mm (11 in) delší. Pancíř 6–30 mm. V letech 1942–45 bylo vyrobeno 3 255 ks.

Automobil, lehký průzkumný, Mk I, Otter I

GM CRAC



Motor šestiválcový, 79 kW (106 bhp), GM, 4 416 cm³ (269,5 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 496x2 159x2 438 mm (177x85x96 in). Hmotnost 4 477 kg (9 870 lb).

Podvozek jako GM C15TA s motorem GM 270 a svařovanou nástavbou od firmy Hamilton Bridge Company. Nahore otevřená střílna s kulometem Bren. Síla pancíře proměnlivá od 8 do 12 mm. V roce 1942 bylo vyrobeno 1 761 ks.

Automobil, obrněný, Mk I, Fox I

GM CAC

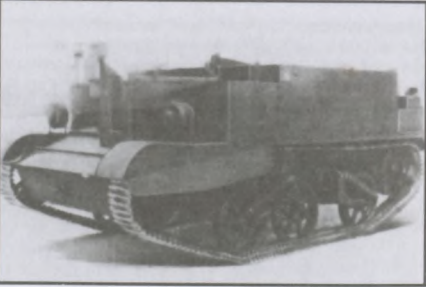


Motor šestiválcový, 79 kW (106 bhp), GM, 4 416 cm³ (269,5 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 470x2 311x2 438 mm (176x91x96 in). Hmotnost 6 768 kg (14 920 lb).

Kanadský ekvivalent britského obrněného vozu Humber s motorem GMC 270 umístěným vzadu a svařovanou nástavbou a věží od firmy Hamilton Bridge Company. Hlavní výzbrojí byly sphažené kulomety 7,62 mm a 12,7 mm. V letech 1942–43 bylo vyrobeno 1 506 ks.

Transportér univerzální, Mk I

Ford C01UC



Motor osmiválcový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV, umístěný uprostřed; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení natočením pásu (a pro rychlé obraty přibrzděním). Podvozkové vozíky odpružené spirálovými pružinami. Celkové rozměry 3 759x2 108x1 600 mm (148x83x63 in). Hmotnost 3 588 kg (7 910 lb).

Pásový transportér britské konstrukce, v letech 1941–45 bylo vyrobeno 28 992 ks. Nástavby vyráběla firma Dominion Bridge Co. Ostatní modely zahrnovaly C21UCM (minomet 76 mm), C21UCG (stíhač tanků s dvouliberním protitankovým kanónem) a C31UCW (Welsh Guards Stovage).

Transportér, Windsor, Mk I

Ford C49WC



Motor osmiválcový, 63 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV, umístěný uprostřed; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové nápravy Eaton poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Pomalé podvozky, každý se dvěma jezdovými koly a odpružením spirálovými pružinami. Celkové rozměry 4 369x2 108x2 032 mm (172x83x80 in). Hmotnost 4 241 kg (9 350 lb).

Kanadská konstrukce, která byla použita pro 5 000 ks vyrobených v letech 1944–45. Užívaný ve službách stosedmimetrových minometných jednotek a osádkami šestiliberních protitankových děl v pěti různých verzích včetně tahače. Nástavby vyráběla kanadská firma Bridge Company.

Tank, Ram II

Tank Arsenal, Montreal Locomotive Works



Motor devítiválcový, 298 kW (400 bhp), hvězdicový, vzduchem chlazený Continental R975, vřadu; prostřednictvím pětirychlostní převodovky s řízeným diferenciálem a rozvodovkou poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení svislými kuželovými pružinami. Celkové rozměry 5 791x2 769x2 667 mm (228x109x105 in). Celková hmotnost 29 483 kg (65 000 lb).

Kanadská konstrukce založená na americkém středním tanku M3. Celkem bylo vyrobeno (1941–43) 1 949 ks, včetně 50 ks modelů Ram I vybavených dvouliberním kanonem. V průběhu výroby došlo k mnoha malým změnám. Ram lze pokládat za jeden z prototypů tanku M4 Sherman.

Tank, Grizzly I

Tank Arsenal, Montreal Locomotive Works



Motor devítiválcový, umístěný vřadu, 298 kW (400 bhp), hvězdicový, vzduchem chlazený Continental R975; prostřednictvím pětirychlostní převodovky s řízeným diferenciálem a rozvodovkou poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení svislými kuželovými pružinami. Celkové rozměry 6 161x2 642x2 997 mm (241x104x118 in). Celková hmotnost 30 391 kg (67 000 lb).

Kanadany zkonstruovaná verze Shermanu M4A1. Koncem roku 1943 bylo vyrobeno 188 ks. Hlavní výzbrojí byl kanon 75 mm. Osádka 5. Předvedeno s alternativními pásy CDP (kanadské suché čepy) a koly se 17 zuby. Když se ukázalo, že potřeby Spojenců uspokojí USA, byla výroba ukončena.

Samohybné dvacetipřítelbéri dělo, pásové, Sexton

Tank Arsenal, Montreal Locomotive Works



Motor devítiválcový, umístěný vřadu, 361 kW (484 bhp), hvězdicový, vzduchem chlazený Continental R975-C4; prostřednictvím pětirychlostní převodovky s řízeným diferenciálem a rozvodovkou poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení svislými kuželovými pružinami. Celkové rozměry 6 161x2 718x2 438 mm (241x107x96 in). Celková hmotnost 25 855 kg (57 000 lb).

Výroba byla zahájena v roce 1943 a ukončena koncem roku 1945, poskytl 2 150 ks Sextonů. Vozidla se ukázala jako skvělá a v britských službách zůstala až do poloviny 50. let. Starší výroba používala motor R975C1, 298 kW (400 bhp). Některá měla celooceľové pásy CDP. Stejně jako všechna kanadská bojová obrněná vozidla měl pravostranné řízení.

MAĎARSKO

Po rozpadu rakousko-uherské říše po první světové válce existovala na maďarském území jen malá kapacita automobilového průmyslu. Ve 30. a 40. letech bylo do služby zařazeno mnoho německých vojenských vozidel (některé typy se vyráběly v licenci), která doplňoval dovoz z jiných států, zvláště z Československa. Hlavními výrobci byly strojírenské závody Ganz, Manfred Weiss (Csepel), MAVAG a MVG (Rába).

Když se Maďarsko po druhé světové válce stalo členskou zemí Varšavské smlouvy, byla vojenská vozidla (včetně nadbytečných válečných amerických typů) postupně nahrazována standardizovanými sovětskými vozidly, i když obojživelný průzkumný automobil FUG-65 byl domácího původu.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Rába AFe



Motor čtyřválcový, 29,4 kW (40 k), MVG 2 850 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 30x5. Rozvor 3 100 mm. Celkové rozměry 5 000x1 800x2 100 mm. Hmotnost 2 100 kg.

Rakouská konstrukce (Austro-Fiat AFL) se vyráběla v licenci do roku 1942 MVG (Magyar Vagon és Gépgyár; Rába) v Győru. Známe také jako AFL. MVG také vyráběla vozidla Krupp (1929–40), včetně L2H a L3H, vojenské „šestikolky“.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, valník

Rába Super



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), MVG, 3 600 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 650 mm. Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Od roku 1936 do roku 1942 vyrobeny v licenci Austro-Fiat 444 kusy. Existovaly také podvozky pro třicetipětimístné autobusy. V roce 1945 byla výroba na několik let obnovena jak v závodě Rába, tak i MAVAG. Stejně jako AFe se tato vozidla používala v civilu i v armádě.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, valník

Csepel D350



Motor čtyřválcový, 62,5 kW (85 k), Csepel D413, 5 322 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Závěr diferenciálu. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 710 mm. Celkové rozměry 6 735x2 260x2 740 mm. Hmotnost 3 700 kg, celková hmotnost 7 200 kg.

Militarizované civilní nákladní vozidlo značně využívané poválečnou armádou také s jinými typy karoserie, např. sanitní, dílenskou skříňovou, cisternou a třístrannou hydraulickou sklápěcí (D350B). Existovala také odvozená verze (D420) – 4,2 tuny.



Nákladní automobil, jednotunový, 4x4

Csepel 130

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Zcela podle vzoru amerického Dodge tříčtvrtetunového 4x4 navržený model. Byl zaveden v roce 1953. Vedle otevřené verze (rozměry karoserie 2 000 x 2 000 mm) existovaly skříňové dodávkové a sanitní s uzavřenou kabinou. Mechanicky měla vozidla hodně společného s vozy D350 4x2, ale motor byl upraven jako zážehový. Některé nevojenské modely však mohly mít i vznětový motor D413. Jako velitelský automobil nebo pro dopravu zbraní se používal také původní Dodge T214. Tato vozidla byla karosována v Maďarsku jako skříňová spojovací s uzavřenou kabinou.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor Csepel s rozvodem OHV. Zdvihový objem 5 322 cm³. Maximální výkon 62,5 kW (85 k) při 2 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Jednostupňová přidavná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,14:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 112 litrů. Tah navijáku 35 kN (3,5 tuny), byl-li namontovaný.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 000 mm. Rozchod, vpředu/vzadu 1 700/1 670 mm. Celková délka 4 840 mm, šířka 2 150 mm, výška 2 070 mm (čelní okno). Světla výška 300 mm. Hmotnost 3 500 kg, celková hmotnost 4 800 kg.

Nahoře a dole vlevo: valník s navijákem. Dole vpravo: dodávkový (policejní).



Tahač, 4x2

HSCS KV50L



Horizontální jednoválcový vznětový motor se žárovou hlavou, prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Otočná přední náprava, zadní náprava bez odpružení. Pneumatiky. Rozměry a hmotnost nejsou známy.

Po roce 1940 bylo vyrobeno firmou Magyar Gépyári Művek RT v Kispesti asi 700 ks. HSCS znamenalo Hofherr és Schranc/Clayton & Shuttleworth. Varianta zemědělského traktoru. Model roku 1942 měl zadní část karoserie s bočními panely (nikoliv odkrytou jako na obrázku).

Nákladní automobil, 4x4, tahač

Rába/MAĚ Maros



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), MAN, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 270-20. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry asi 4 500x2 350x2 500 mm. Hmotnost není známa.

Speciálně zkonstruovaný tahač děl s použitím součástí německé firmy MAN. V letech 1943–44 firma MVG v Győru, ve spolupráci s MAVAG a ostatními dodavateli, vyrobila celkem 135 ks. Dalšíh 5 ks bylo vyrobeno v roce 1947. Vzadu podélné lavice pro obsluhu děla.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Ford G917T „Marmon“



Motor osmiválcový vidlicový, 66 kW (90 k), Ford, 3 613 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry asi 6 225x2 245x2 350 mm. Hmotnost asi 3 400 kg.

Od firmy Ford Kolín nad Rýnem bylo dovezeno asi 1 500 ks 4x2 a v letech 1940–41 přestavěno. Součástí předního pohonu firmy Manfred Weiss, podle konstrukce Marmon-Herrington. Plátěná stěcha kabiny. Od roku 1941 do roku 1944 byl v licenci vyráběn německý Ford V3000S.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Csepel D344



Motor čtyřválcový, 73,5 kW (100 k), Csepel D414h, 5 517 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Přední pohon prostřednictvím dvou hnacích hřídelů z mezinápravového dílu v rozvodovce. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Naviják 40 kN (4 tuny). Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 750 mm. Celkové rozměry 6 770x2 310x2 430 mm. Hmotnost 5 440 kg, celková hmotnost 10 000 kg.

Vývoj počátku 60. let z modelu D420 4x2 (který v roce 1955 nahradil D350). Také jako cisterna na palivo a sklápěcí (D445). Nabízen pro civilní sektor i pro export.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, tahač, 38M

Rába Botond I



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), MVG, 3 770 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Šnekovou rozvodovkou poháněné nápravy. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery vpředu, nezávislé s vinutými pružinami a odlehčovacími rameny vzadu. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor 3 030 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry 5 746x2 200x2 550 mm. Hmotnost 4 000 kg. Náklad na silnici 2 000 kg. Navržené Dezsőm Winklerem v letech 1936/37. Sériová výroba v MVG a MAVAG ve spojení s dalšími 4 firmami. Používané k tažení protitankových kanónů. Obsluha 14 + 2.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, tahač

Rába Botond II



Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), MVG, 4 330 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a šnekové rozvodovky se samosvorným díl. poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery vpředu, nezávislé s vinutými pružinami a odlehčovacími rameny vzadu. Pneumatiky 210-20. Rozvor 3 030 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry 5 750x2 200x2 550 mm. Hmotnost 4 100 kg.

Celkově podobné Botondu I, ale s větším vrtáním motoru. Vozidla Botond se vyráběla až do roku 1944, ale dalších 5 ks bylo smontováno v letech 1947-48. Jedno s levostanným řízením přečkalo ve vojenském muzeu v Budapešti.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, pojízdná dílna

Csepel K300



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Csepel D613, 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry 7 000x2 450x2 750 mm. Hmotnost 5 445 kg.

Vyráběl se počátkem 50. let pro použití v armádě a ve státních podnicích. Také s oddělenou kabinou a valníkem. Údajně se vyráběl také s šestiválcovým zážehovým motorem 62,5 kW (85 k). Nahrazeny sovětským ZIL157.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, odtahový

Csepel K300

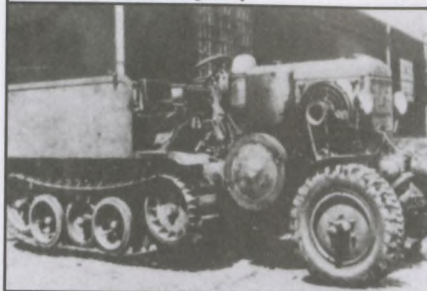


Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Csepel D613, 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Standardní podvozek s kabinou 6x6 a s dvouramenným jeřábem amerického typu Holmes (buďto kopie nebo přenesený z podvozku Diamond T 969). Alternativní verze s otočným jeřábem.

Tahač přívěsů, kolopásový

HSCS KV50L(FL)



Horizontální jednoválcový vznětový motor se zárovň hlavou (podobný německému Lanz Bulldog; se startováním hořákem), prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy na pohonech ozubených kol (také na pomoc řízení). Otočná přední náprava. Pásové podvozky s propojenými koly německého konstrukčního řešení Richter.

Vyráběný v roce 1944. Šlo o úpravu tahače 4x2 pro běžné a dělostřelecké tažení. Ve 30. letech sloužila také pásová verze (model L3035).

Tahač přívěsů, pásový

Csepel K800



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Csepel D613, 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásu 317 mm. Celkové rozměry 5 040x2 720x2 470 mm. Hmotnost 6 980 kg.

Náklad 2 000 kg, osádka 8. Maximální hmotnost přívěsu 8 000 kg. Rychlost 32 km/h. Vyráběný v 50. letech pro tažení děl i běžných přívěsů. Pripomínal československé tahače Praga konce 30. let.

Obrněný automobil, 4x4, 39M Csaba

Manfred Weiss HTI



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 66 kW (90 k), Ford, 3 613 cm³, SV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a přidavné převodovky (dopředu/dozadu) poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Na přání řízení 2 nebo 4 kol. Nezávislé pérování příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 4 520x2 100x2 270 mm. Hmotnost 5 950 kg.

Kanon 20 mm a 2 kulometry. V letech 1939-44 se vyrobilo 171 ks. Původně navržený v roce 1933 Nicholasem Strausslerem v Británii, prototyp vyroben Manfredem Weisssem a dále vyvíjen (také pro výrobu firmou Alvis).

Průzkumný automobil, 4x4, obojživelný, FUG

Rába D442



Motor čtyřválcový, umístěný vzadu, 73,5 kW (100 k), Csepel D414,44; 5 517 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Pomocným pohonem poháněná 4 zasouvací kola vespod vozidla. Nezávislé zavěšení. Pneumatiky 12,00-18 s řízením tlaku. Dvě jednotky hydroreaktivního pohonu. Rozvor 3 200 mm. Celkové rozměry 5 790x2 500x 1 910 mm. Celková hmotnost 6 900 kg.

Výzbroj 1 kulomet. Pancíř 10 mm. Maďarský ekvivalent sovětského BRDM. Ve výrobě od roku 1963. Dodávány také do Bulharska, Československa (OT 65) a Polska.

Tank, lehký, 38M Toldi

Ganz, MAVAG



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 114 kW (155 k), Büssing-NAG L8V, 7 913 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dif. s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. 4 pojezdová kola plus 1 volnoběžné a 2 vratné vodící kladky. Celkové rozměry 4 750x2 140x2 050 mm. Hmotnost 8 500 kg.

Výzbroj dvacetimilimetrový kanon (později 40 mm) a 1 kulomet. Osádka 3. Zkonstruovaný podle vzoru švédského Landsverk L60, v letech 1940–44 bylo vyrobeno 120 ks několika verzí (I/II, IIa a III). Také verze sanitní a stíhač tanků. Viz *Wheels & Tracks*, č. 19.

Tank, protiletadlový a protitankový, 40M Nimrod

MAVAG

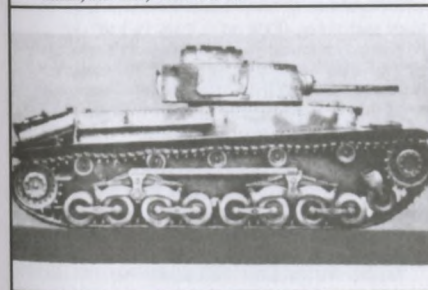


Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 110 kW (150 k), Büssing-NAG L8V, 7 913 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dif. s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. 5 pojezdových kol, 1 volnoběžné kolo a 2 vratné vodící kladky. Celkové rozměry 4 750x2 140x2 100 mm. Hmotnost 9 500 kg.

Výzbroj 40 mm kanon Bofors L/70 (vyráběné v licenci jako 36M). Tento samohybný kanon se vyráběl od roku 1940 na podvozku Landsverk LVKV40, vyráběném v licenci, s věží od firmy Manfred Weiss.

Tank, střední, 40M Turán

Manfred Weiss a další



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 191 kW (260 k), Manfred Weiss, 4 860 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky vpřed/vzad a dif. s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Vzduchové brzdy (a změna převodu). Pérování listovými péry, 8 pojezdových kol na každé straně, ve 2 vozících po 4 kolech s vahadly. Pásky 420 mm. Celkové rozměry 5 500x2 440x2 300 mm. Hmotnost 18 200 kg.

Výzbroj kanon 40 mm, 2 kulometry. Osádka 5. Podle vzoru československého LT35. Tento tank byl ve výrobě od roku 1941 do roku 1944; bylo vyrobeno přes 500 ks, včetně modelu Turán II s větším dělem (těžký tank s kanonem 75 mm).

Houfnice, samohybná, 43M Zrínyi II

Manfred Weiss, Ganz



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 191 kW (260 k), Manfred Weiss, 4 860 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky vpřed/vzad a dif. s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Vzduchové brzdy (a změna převodu). Zavěšení jako u tanku Turán. Celkové rozměry 5 900x2 890x1 900 mm. Hmotnost 21 500 kg.

Útočná houfnice 105 mm (40/43M) na rozšířených tankových podvozích navržených v roce 1942. V letech 1943–44 bylo vyrobeno asi 60 ks. Některé měly boční kryty německého vzoru. Zrínyi I byl prototyp s dělem 75 mm.

NDR

NDR byla původně Sověty okupovanou zónou východního Německa (bez části pohlčené Polskem). Oblast zahrnovala i několik známých továren na motorová vozidla. Patřily mezi ně závody Auto Union v Chemnitz a Zwickau, BMW v Eisenachu a Phänomen v Zittau. Po roce 1945 byla obnovena výroba některých existujících typů a po roce 1952 došlo k přejmenování závodů. Od konce 50. let se začaly objevovat obměněné modely.

Převážně potřeby ozbrojených sil nejdříve zajišťovala domácí výroba, včetně některých vojenských konstrukcí, např. P2M, P3 a G5, ta byla později doplněna Roburem LO1800A a vozidly IFA W50L/A/A COE 4x4. V zájmu standardizace Varšavské smlouvy však bylo do služby zařazeno také velké množství sovětských a československých vozidel.

Zajímavá sbírka historických vojenských vozidel je v Armádním muzeu v Drážďanech (viz *Wheels & Tracks*, č. 16 a 21).

Automobil, lehký, 4x2

IFA/EMW F9



Motor tříválcový, 22 kW (30 k), dvoudobý typ 309-1, 1 900 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení a tuhá zadní náprava, obojí odpruženo příčně uloženým listovým pérem. Velikost pneumatik 5,50-16. Rozvor 2 350 mm. Celkové rozměry 4 200x1 600x1 550 mm. Hmotnost asi 1 000 kg.

„Kübelwagen“ na civilním automobilovém podvozku z poloviny 50. let. Později byly podobné modely montovány na podvozcích Wartburg (311/4) a Trabant (P601/A). Používaný hlavně policií a pohraničníky.

Automobil, střední, 4x4

P2M



Motor šestiválcový, 48 kW (65 k), OM6-35, 2 407 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými zkrotnými tyčemi. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 2 285 mm vlevo, 2 215 mm vpravo. Celkové rozměry 3 755x1 685x1 835 mm. Hmotnost 1 770 kg.

Pětisedadlová vojenská konstrukce se vyráběla od poloviny 50. let až asi do roku 1962 údajně dílnami Barkas v Chemnitzu (1953–90 Karl-Marx-Stadt) pro použití jako velitelské a spojovací vozidlo.

Automobil, obojživelný, 4x4

P2S



Motor šestiválcový, 48 kW (65 k), OM6-35, 2 407 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčnými zkrotnými tyčemi. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 2 285 mm vlevo, 2 215 mm vpravo. Celkové rozměry 5 100x1 835x1 860 mm. Hmotnost 1 970 kg.

Tento vůz byl podle vzoru amerického Fordu GPA odvozený z P2M a vyráběl se v omezeném množství. Vzadu měl lodní šroub. Maximální rychlost ve vodě 9 km/h, na silnici 95 km/h.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4

P3



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), OM6-35L, 2 407 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Vpředu i vzadu závěry diferenciálů. Nezávislé zavěšení s podélnými zkrunými tyčemi. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 400 mm. Celkové rozměry 3 710x1 950x1 950 mm. Hmotnost 1 860 kg.

Náklad 700 kg nebo sedmičlenná osádka. V roce 1962 nahradil automobil P2M. Vyráběl se až do roku 1968. Používal se pro různé účely, ale z velké části byl nahrazen sovětskými ekvivalenty (GAZ-69M, GAZ-69AM, UAZ-469B).

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

Robur 30K



Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), vzduchem chlazený, Robur 30K, 3 000 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 3 270 mm. Celkové rozměry 5 490x1 990x2 180 mm. Hmotnost 2 700 kg.

Vojenská verze 50. let vyvinutá z německého válečného modelu Phänomen Granit 1500A. Také Kübel a modely s uzavřenou kabinou a alternativními karoseriemi, včetně dodávkových a pojízdných dílen.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 6x6, valník

Ernst Grube G5



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), EM6, vznětový, 9 036 cm³; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 425 mm (rozvor zadních náprav 1 250 mm). Celkové rozměry 7 175x2 500x3 090 mm. Hmotnost 7 850 kg.

Náklad na silnici 5 000 kg. Modely pozdější výroby (G5/2, 1958-61) měly uzavřenou kabinu a motor 9 840 cm³. Existovaly různé další nástavby, včetně jeřábu a pojízdné dílny.

Obrněný automobil, 4x4, SK-1

Robur 30K



Motor čtyřválcový, 44 kW (60 k), vzduchem chlazený, Robur 30K, 3 000 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 3 770 mm. Celkové rozměry 4 000x2 000x2 800 mm. Hmotnost 5 400 kg.

Vyráběl se v polovině 50. let na podvozku nákladního vozidla Robur 30K 4x4 pro použití policií. Osádka 5. Výzbrojí byl jeden kulomet vzor 34. Maximální tloušťka pancíře 18 mm. Všechna ostatní obrněná vozidla byla sovětské nebo československé výroby.

NĚMECKO

Příklady vojenských vozidel v této kapitole jsou ze tří období: reichswehru (do roku 1935), wehrmachtu (1935–45) a bundeswehru (od roku 1956), přičemž důraz je výrazně kladen na prostřední období.

Koncem 30. let, kdy se Německo připravovalo na své plánované vojenské operace, byla různorodost vozidel velká, až příliš velká. Následkem toho existovala malá standardizace. Na různorodém vozovém parku se podílelo mnoho výrobců. Na počátku války byl generálem von Schellem vyvinutý dalekosáhlý program snížení množství vojenských i civilních typů, aby se dosáhlo zvládnutelnějšího vozového parku. V rámci tohoto takzvaného Schellova programu se kladl důraz na jednodušší vozidla vyráběná ve velkých množstvích a na odstranění složitějších typů, které, ač dobré kvality, byly příliš složité pro náročnou bojovou službu.

Přirozeně, všechna existující vozidla (včetně typů starého reichswehru) byla ve službě ponechána, ale nově navržené a vyráběné typy, například VW Kübel, Steyr 1500A (z připojeného Rakouska), Ford V3000S a další, se zaváděly do velkovýroby často v několika továrnách. Tyto nové typy, výrobně méně složité i snazší pro obsluhu a údržbu v poli, se také stávaly v průběhu války skromnějšími ve svých vlastnostech. Výroby pro Německo se zúčastnil automobilový průmysl připojených a okupovaných zemí, příklady najdete v příslušných kapitolách této knihy.

Němci zcela zřejmě předpokládali rychlé dobytí všech území, která napadli, a zpočátku jim jejich taktika blitzkriegu (bleskové války) skutečně dobře vycházela. Situace se však brzy změnila a před koncem roku 1941 byly požadavky na silniční přepravu takové, že muselo být konfiskováno a zařazeno do služby mnoho vozidel – především nákladních – od civilních vlastníků. Zvláště v SSSR, s jeho obrovskými okupovanými oblastmi a neuvěřitelně dlouhými trasami (viz *Wheels & Tracks*, č. 15), nebyla potřeba dopravy pokryta a za převládajících podmínek bojů a chladu se v podstatě civilní vozidla využívala až do krajnosti. Údržba a náhradní díly byly další velmi problematické oblasti, druhá z nich zvláště s ohledem na velkou rozmanitost typů. K vlastním a konfiskovaným vozidlům navíc přibyla ukořistěná vozidla, která měla opět mnohonárodní původ, byla mnoha značek, modelů a typů.

Také bojová obrněná vozidla byla složitou směsicí. Navíc, vedle vlastních obrněných vozidel – původně hlavně Panzers I, II, III a IV a jejich odvozenin – začal wehrmacht široce využívat i ukořistěný materiál mnoha typů a vyráběný pro něj v dobytých zemích, zvláště v Československu. Jak válka pokračovala, mnoho starších typů bylo přepracováno a přeměněno pro jiné úkoly, zvláště samohybné nosiče děl a houfnic.

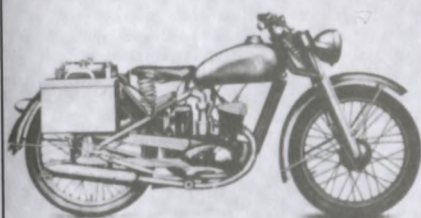
Většina vojenských vozidel nesla černá registrační čísla na bílých štítcích s předponami WH, WL a WM. „W“ znamenalo pro Wehrmacht (ozbrojené síly), „H“ označovalo Heer (armáda), „L“ – Luftwaffe (letectvo), „M“ – (Kriegs) Marine nebo Kriegsmarine (námořnictvo). Navíc zde bylo označení POL pro policejní síly, SS pro SS (Schutzstaffel, včetně gestapa) a OT pro polovojenskou Todtovu organizaci.

Po válce byla mnohá vozidla patřící dříve wehrmachtu přeměněna pro civilní použití. Některá zůstala ve vojenských službách, zvláště v Československu a Rakousku. Nová německá vozidla byla v tomto období dodávána různým okupačním silám a Bundesgrenzschutz (pohraniční policii); mnohá z nich byla později převzata armádou.

V roce 1956 byl vytvořený bundeswehr (spolková armáda) a německý průmysl – rychle přebudovaný a kvetoucí – nabídl ve velkém množství nově navržená nepancéřovaná vozidla. Příklady této první generace poválečných typů jsou uvedeny stejně tak jako několik modelů, které byly vyrobeny pro jiné státy.

Motocykl, lehký

DKW RT125

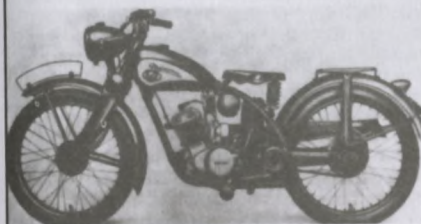


Jednoválcový motor, 3,2 kW (4,3 k), DKW, dvoudobý vzduchem chlazený, 123 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky řazené nohou a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou (u starších modelů s pryžovými pruhy). Velikost pneumatik 2,50-19. Rozvor 1 230 mm. Celkové rozměry 1 960x650x900 mm. Hmotnost 90 kg.

Standardní výrobní model let 1939–45, který byl hodně využívaný armádou. V průběhu války v Británii vyrobil Royal Enfield kopii (Flying Flea – létající blecha). Předválečný model RT měl motor s obsahem 98 cm³.

Motocykl, lehký

Phänomen AHOJ

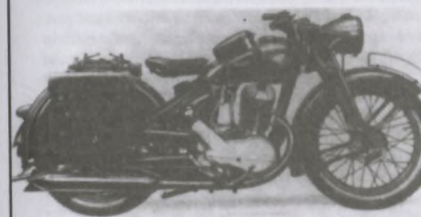


Jednoválcový motor, 3,1 kW (4,2 k), Sachs, dvoudobý vzduchem chlazený, 124 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky řazené nohou a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Trubkový rám. Kyvná přední vidlice s centrálním čepem, zadní kyvná vidlice, obojí odpružené pryží. Velikost pneumatik 2,50-19. Rozvor 1 220 mm. Celkové rozměry 1 885x690x940 mm. Hmotnost 83 kg.

Jeden z několika lehkých modelů používaných wehrmachtem. Phänomen měl unikátní konstrukci odpruženého rámu. Stejně jako DKW RT dosahoval rychlosti 72 km/h.

Motocykl, lehký

Triumph (TWN) BD250W

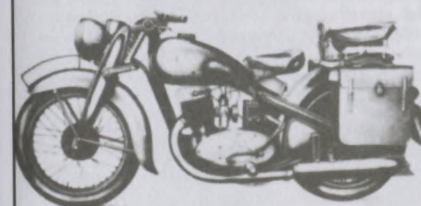


Jednoválcový motor, 9 kW (12 k), Triumph, dvoudobý dvoupístový vzduchem chlazený, 248 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky řazené rukou a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Velikost pneumatik 3,25-19. Rozvor 1 300 mm. Celkové rozměry 2 050x785x980 mm. Hmotnost 160 kg.

Jeden z mnoha typů pro vojenské použití; tento stroj – zavedený v roce 1938 – byl nezvyklý dvoupístovým motorem s ozubeným rotačním válcovým sacím ventilem.

Motocykl, střední

DKW NZ350

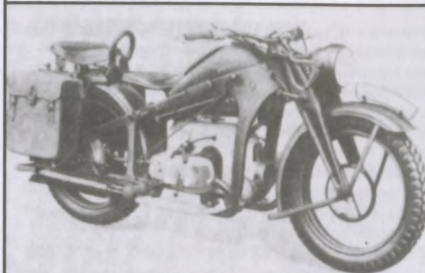


Jednoválcový motor, 8 kW (11 k), DKW, dvoudobý vzduchem chlazený, 346 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky řazené nohou nebo rukou a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný rám z lisovaného plechu. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Velikost pneumatik 3,25-19. Rozvor 1 355 mm. Celkové rozměry 2 100x770x920 mm. Hmotnost 171 kg.

Standardní stroj střední třídy wehrmachtu, v průběhu 2. světové války hodně používaný. Maximální rychlost 90 km/h, dojezd 350 km. Maximální celková hmotnost 310 kg.

Motocykl, těžký

Zündapp KS600W

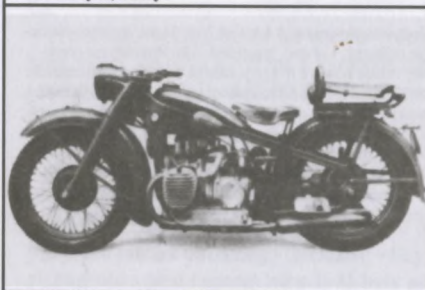


Motor dvouválcový plochý, 20,6 kW (28 k), Zündapp, vzduchem chlazený, 597 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky řazené nohou nebo rukou a spojovacího hřídele poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný lisovaný rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Velikost pneumatik 3,50/4,00-19. Rozvor 1 390 mm. Celkové rozměry 2 150x820x910 mm. Hmotnost 205 kg.

Vě velkém množství v letech 1937–41 (přes 18 000 ks) vyráběný motocykl. Tento militarizovaný KS600 se používal hlavně s postranním vozíkem. (Ostatní motocykly Zündapp z 2. světové války viz *Wheels & Tracks*, č. 11.)

Motocykl, těžký

BMW R12

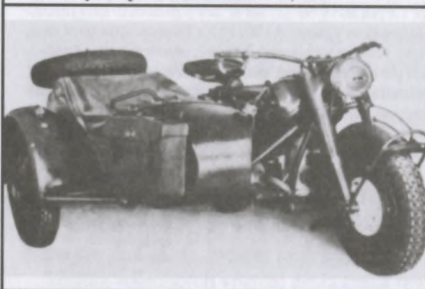


Motor dvouválcový plochý, 13 kW (18 k), BMW, vzduchem chlazený, 746 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky řazené rukou a kloboučového hřídele poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný lisovaný rám. Teleskopická přední vidlice. Velikost pneumatik 3,50/4,00-19. Rozvor 1 400 mm. Celkové rozměry 2 100x900x950 mm. Hmotnost 190 kg.

Vyráběný od roku 1935 do roku 1941. Model R12 se používal samostatně, tak jako na obrázku, i s postranním vozíkem. Model R35 měl podobný ocelový lisovaný rám, ale jednoválcový motor o obsahu 340 cm³.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

BMW R75

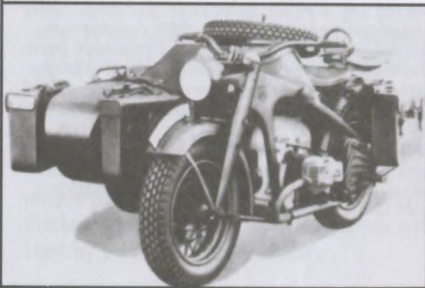


Motor dvouválcový plochý, 19 kW (26 k), BMW, vzduchem chlazený, 746 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky se zpátečkou (3 stupně vpřed, 1 vzad při zařazeném redukčním přídavném převodu), spojovacího hřídele a příčného hřídele poháněné zadní kolo a kolo vozíku. Závěr diferenciálu. Hydraulické brzdy na poháněných kolech, mechanické na předním kole. Teleskopická přední vidlice. Velikost pneumatik 4,50/4,75-16. Rozvor 1 444 mm. Celkové rozměry 2 400x1 730x1 000 mm. Hmotnost 460 kg.

Speciální vojenská konstrukce. V letech 1940–44 bylo vyrobeno 16 510 ks. Používal se pro přepravu osob a tažení nákladů.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

Zündapp KS750



Motor dvouválcový plochý, 19 kW (26 k), Zündapp, vzduchem chlazený, 751 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní (včetně „plazivé“ rychlosti) převodovky se zpátečkou, spojovacího hřídele a příčného hřídele poháněné zadní kolo a kolo postranního vozíku. Hydraulické brzdy vzadu a u vozíku, mechanické na předním kole. Přední vidlice paralelogramová. Velikost pneumatik 4,50/4,75-16. Rozvor 1 410 mm. Celkové rozměry 2 385x1 650x1 010 mm. Hmotnost 450 kg.

Speciální vojenská konstrukce se standardizovaným vozíkem. V letech 1940–44 bylo vyrobeno 18 635 ks (plus asi 450 ks po válce). Viz *Wheels & Tracks*, č. 11.



Automobil, lehký, 4x2

KdF/VW 82

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Automobil všeobecně známý jako „Kübelwagen“. Toto univerzální malé auto navrhla firma Porsche jako vojenskou verzi Volkswagenu brzy po jeho uvedení na scénu. V letech 1939–45 bylo v několika variantách vyrobeno asi 52 000 ks. Lehký automobil Kfz. 1 byl nejpočetnější, ale existoval také spojovací a komunikační automobil Kfz. 2, opravárenský vůz Kfz. 2/40 a lehký průzkumný automobil Kfz. 3. Základní vozidlo bylo označováno leichter Pkw. K1, typ 82 (lehký automobil K1, model 82). Experimentální verze zahrnovaly typy 4x4 a kolopásový vůz.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový plochý, vzduchem chlazený zážehový motor KdF typ 1, s rozvodem OHV a zdvihovým objemem 1 131 cm³ uložený vzadu. Výkon 18 kW (25 k) při 3 000 ot/min. (Výroba před 3/1943 používala motor 17 kW (23,5 k), 985 cm³ s vrtáním 70 mm místo 75 mm.) Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Stálý převod nápravy 6,2:1 (včetně redukčních převodů). Mechanické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi vpředu a vzadu. Pneumatiky 5,25-16 (pro pouštní použití 690x200 nebo 200-12). Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 40 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

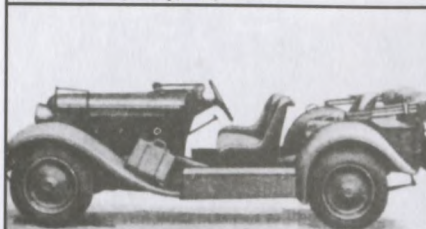
Rozvor 2 400 mm. Celková délka 3 740 mm, šířka 1 600 mm, výška 1 650 mm. Světla výška 290 mm. Hmotnost 725 kg, celková hmotnost 1 175 kg.

Nahoře: Kfz. 1. Dole vlevo: s pouštními pneumatikami. Dole vpravo: Kfz. 2/40.



Automobil, lehký, 4x2, Kfz. 1

BMW 315

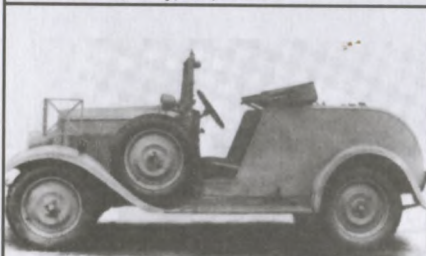


Motor šestválcový, 25 kW (34 k), BMW, 1 490 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování příčnými listovými péry, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 5,25-16. Rozvor 2 400 mm. Celkové rozměry asi 4 100x1 450x1 500 mm. Hmotnost asi 850 kg.

Podvozek civilního automobilu poloviny 30. let s třímístnou karoserií vojenského typu. Modely 303 a 309 (druhý čtyřválcový) byly vzhledově podobné. Vyráběl se také s karoserií Kfz. 2.

Automobil, lehký, 4x2, Kfz. 2

Hanomag Garant



Motor čtyřválcový, 17 kW (23 k), Hanomag, 1 100 cm³, SV; prostřednictvím tří nebo čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry na tuhých nápravách. Velikost pneumatik 4,75-17. Rozvor 2 450 mm. Celkové rozměry asi 3 700x1 500x1 600 mm. Hmotnost asi 1 000 kg.

Civilní podvozek z poloviny 30. let. Speciální dvoumístná karoserie s velkým úložným prostorem vzadu pro spojovací vybavení. Známý jako „Kleiner Fernsprech-kraftwagen“. Existoval také na jiných podvozcích.

Automobil, lehký, 4x2, Kfz. 2/40

Mercedes-Benz 170VK



Motor čtyřválcový, 28 kW (38 k), Mercedes-Benz M136, 1 697 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení vpředu s příčným listovým párem a vlnitými pružinami vzadu. Velikost pneumatik 5,25-16. Rozvor 2 845 mm. Celkové rozměry 4 100x1 690x1 800 mm. Hmotnost 1 260 kg.

I když podle klasifikace wehrmachtu šlo o střední vůz (motor větší než 1 500 cm³ atd.), 170VK doplňoval VW82 v Kfz. 2, verze 2/40 a 3. Model Kfz. 2/40 byl určen pro malé opravy v terénu.

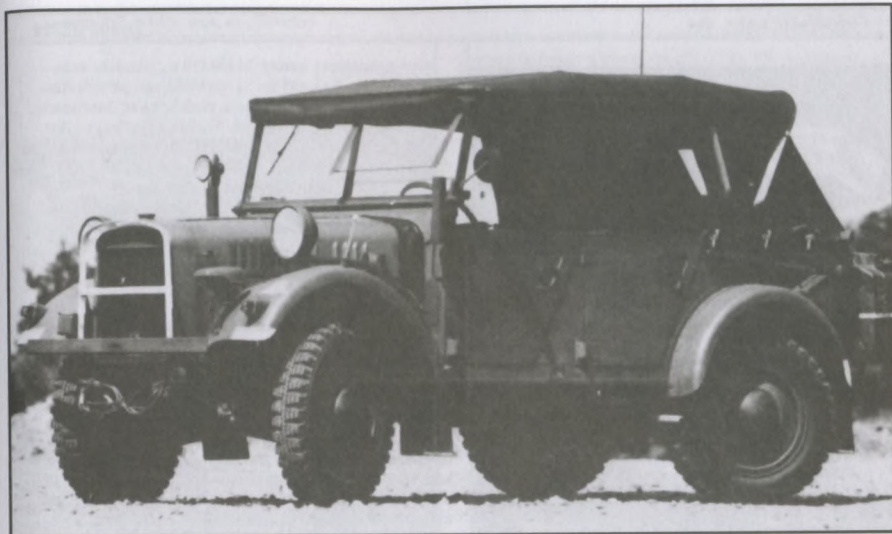
Automobil, lehký, 4x4

VW 87



Motor čtyřválcový plochý, 18 kW (25 k), vzadu uložený, VW, vzduchem chlazený, 1 131 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Dva samosvorné diferenciály. Mechanické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 5,25-16 nebo 200-12. Rozvor 2 400 mm. Celkové rozměry 3 850x1 540x1 640 mm. Hmotnost 830 kg.

Vůz vyráběn v letech 1942–44 pro štátní a velitelskou službu. Podvozek podobný VW 166 Schwimmwagen. Model 92 byl pro SS. Model 82E byl podobný, ale na podvozku 82 Kübel 4x2.



Automobil, lehký, 4x4

Stoewer R200 Spezial

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Leichte geländegängige Einheits-Personenkraftwagen (le.gl.E.Pkw.) neboli univerzální lehký terénní automobil vyráběný firmou Stoewer (1936–43), ale také firmami BMW a Hanomag (v obou případech v letech 1937–40). Všechny vozy se v drobnostech lišily, firma BMW například používala šestiválcový motor. Kromě starších Stoewer R180 Spezial a typu 40 z let 1940–43 měla všechna vozidla na přání řízení všech čtyř kol. Typy karoserií zahrnovaly Kfz. 1 (čtyřmístná), Kfz. 2 (spojovací), Kfz. 2/40 (údržba a opravy) a Kfz. 3 (lehké průzkumné vozidlo). Z téměř 13 000 vyrobených kusů (všech typů) přečkalo pouze několik.

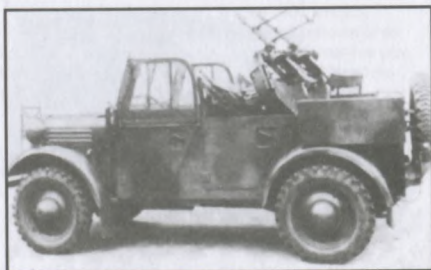
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor Stoewer AW2 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 1 997 cm³. Maximální výkon 37 kW (50 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon předních a zadních kol. Jednostupňová přidavná převodovka s mezinápravovým diferenciálem. Stálý převod nápravy 4,84:1. Tři samosvorné diferenciály. Mechanické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpředu a vzadu. Pneumatiky 6,00-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 60 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

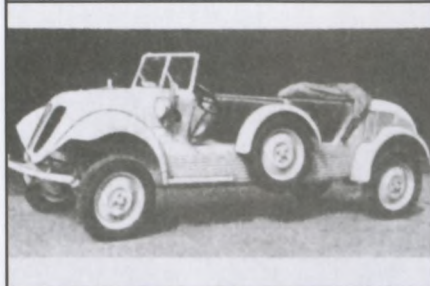
Rozvor 2 400 mm. Celková délka 3 900 mm, šířka 1 690 mm, výška 1 900 mm. Světla výška 235 mm. Hmotnost 1 780 kg, celková hmotnost 2 200 kg.

Nahoře: Kfz. 1. Dole vlevo: Kfz. 3 (BMW 325). Dole vpravo: Kfz. 4 (Stoewer R180 Spezial).



Automobil, lehký, 4x4

Tempo G1200

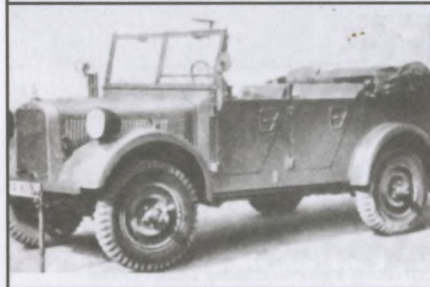


Dva dvouválcové motory, 14 kW (19 k), dvoudobé vzduchem chlazené, ILO, 598 cm³; se čtyřrychlostní převodovkou, každá jednotka poháněla dvě kola, přední a zadní. Mechanické brzdy. Řízení dvou nebo čtyř kol. Nezávislé zavěšení s výkyvnými nápravami a vinutými pružinami. Velikost pneumatik 5,00-17. Rozvor 2 830 mm. Celkové rozměry 4 000x1 600x1 500 mm. Hmotnost 1 060 kg.

Neobvyklá konstrukce se dvěma samostatnými spařeny jednotkami, mohly být použity obě nebo jen jedna. Vůz se vyráběl v letech 1936–39 hlavně na export. Také se dvermi. Překalo jich několik.

Automobil, lehký, 4x4

Mercedes-Benz G5 (W152)



Motor čtyřválcový, 33 kW (45 k), Mercedes-Benz M149, 2 006 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Řízení dvou nebo čtyř kol. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 6,00-18. Rozvor 2 530 mm. Celkové rozměry 3 990x1 680x1 900 mm. Hmotnost 1 880 kg.

V letech 1937–41 bylo vyrobeno více než 300 ks se třemi verzemi karoserií s plátěnou střechou, otevřenou s bočními závěsy, Kúbel s polovičními dvermi (vojenská verze, na obrázku) a čtyřdveřovou. Některé byly používány po válce maďarskou armádou.

Automobil, lehký, 4x4

Auto Union/DKW F91/4 Munga



Motor tříválcový, 29–29,4 kW (38–40 k), Auto Union AU900, dvoudobý, 897 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné skříně poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení s příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 000 mm. Celkové rozměry 3 455x1 500x1 740 mm. Hmotnost 1 120 kg.

Terénní čtvrtunový automobil vyráběný pro bundeswehr (a export) od poloviny 50. let do roku 1968. Od roku 1958 motor 32 kW (44 k), 974 cm³ a alternativní (na pání) šestí a osmimístné karoserie. Nejstarší modely měly možnost pohonu čtyř kol.

Automobil, lehký, 4x4

Tempo/Land-Rover 041

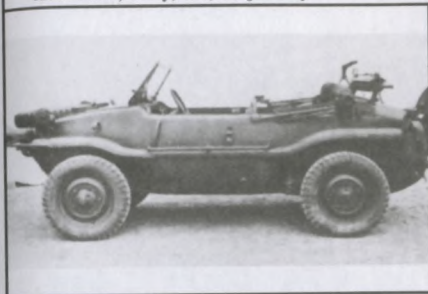


Motor čtyřválcový, 43 kW (58 k), Rover, 1 997 cm³, IOE; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Svislý naviják. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 2 185 mm. Celkové rozměry 3 750x1 640x1 970 mm. Hmotnost 1 300 kg.

Vůz se vyráběl v roce 1954 v licenci firmy Rover s německou karosérií pro pohraniční stráž (Bundesgrenzschutz). Předcházející model (rozvor 2 030 mm) měl náhradní kolo vzadu. Všimněte si schránek v předních blatnících.

Automobil, lehký, 4x4, obojživelný

VW 166 K2s



Motor čtyřválcový plochý, 18 kW (25 k), VW, vzduchem chlazený a vřadu uložený, 1 131 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Dva samosvorné diferenciály. Mechanické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 5,25-16 nebo 200-12. Rozvor 2 000 mm. Celkové rozměry 3 825x1 480x x1 615 mm. Hmotnost 910 kg.

V letech 1942–44 bylo vyrobeno 14 265 ks. Zavěšený třílistý lodní šroub. Rychlost na vodě 10 km/h. Víceúčelové vozidlo známé jako Schwimmwagen (krátce Schwimmer) nebo Kradschützen-Ersatzwagen.

Automobil, střední, 4x4, obojživelný

Trippel SG6/41

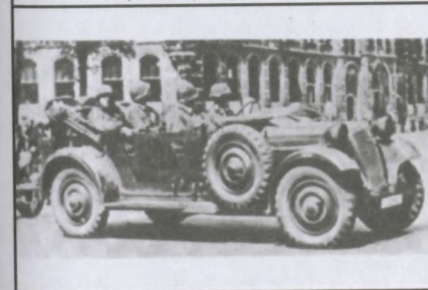


Motor šestiválcový, 40,5 kW (55 k), Opel, 2 473 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové předavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení. Velikost pneumatik 6,00-18. Rozvor 2 500 mm. Celkové rozměry 4 825x1 800x1 910 mm. Hmotnost 1 750 kg.

Vyráběl se v letech 1941–44 v závodu Bugatti v Molsheimu, v Alsasku. Předcházející model SG6/38 měl jinou nástavbu s dveřmi. Celková výroba série SG6 představovala asi 1 000 ks. Před 2. světovou válkou, v jejím průběhu a po ní existovaly také experimentální otevřené i uzavřené modely.

Automobil, střední, 4x2, Kfz. 12

Adler 3Gd

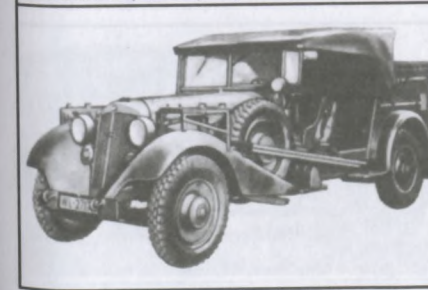


Motor šestiválcový, 44 kW (60 k), Adler, 2 816 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými pery, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 350 mm. Celkové rozměry 4 800x1 800x2 000 mm. Hmotnost 1 850 kg.

Ve výrobě koncem 30. let. Tato vozidla byla používána pro přepravu čtyř vojáků s výstrojí a k tažení lehkých děl. Model Kfz. 11 byl podobný, ale bez tažného zařízení.

Automobil, střední, 4x2, Kfz. 15

Horch 830R



Motor osmiválcový vidlicový, 51,5 kW (70 k), Horch, 3 250 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 200 mm. Celkové rozměry 4 750x1 780x1 850 mm. Hmotnost 1 900 kg.

Upravené civilní podvozky vyráběné v letech 1934–37 s karoseriemi Kfz. 12, 15 (na obr.) a 17 (spojovací skříňový). Kfz. 15 byl Nachrichten Kw. (spojovací vůz) s uzamykatelným úložným prostorem vzadu a s držáky na kabelové cívky na předních blatnících.



Automobil, střední, 4x4

Auto Union/Horch 901 Typ 40

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Ozbrojené síly v roce 1937 převzaly do služby podvozek univerzálního středního terénního automobilu (mittlere geländegängige Einheits-Personenkraftwagen, neboli m. gl. E.Pkw). Na nich byly montovány jak uzavřené, tak i otevřené karoserie, otevřené hlavně pro spojovací účely. Podvozky byly vyráběny firmami Horch a Wanderer, divizemi Auto Union AG a Opel až do roku 1943. Používané motory byly Horch V8 (3,5 a 3,8 litru) a šestiválcový řadový Opel. Existovaly malé odlišnosti technických parametrů (např. převodovky) a starší modely měly náhradní kola namontována na nápravy.

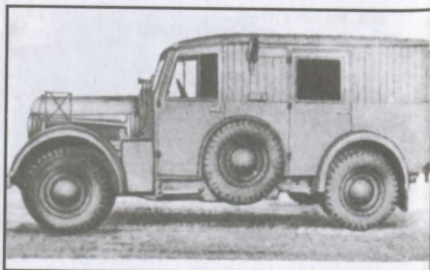
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Triapůllitrový osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový motor Horch s postranními ventily. Zdvihový objem 3 517 cm³. Maximální výkon 59 kW (80 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad (ZF nebo Promot-heus). Přídavná převodovka dvoustupňová s mezinápravovým závěrem diferenciálu. Stálý převod nápravy 5,285 nebo 5,375:1. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s vinutými pružinami vpředu a vzadu. Pneumatiky 190-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 110 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 100 mm. Celková délka 4 700 mm, šířka 1 860 mm, výška 2 070 mm. Světla výška 250 mm. Hmotnost 2 700 kg, celková hmotnost 3 300 kg.

Nahoře: Kfz. 15 (pozdější typ). *Dole vlevo:* kabriolet. *Dole vpravo:* Kfz. 17/1 spojovací dodávkový automobil.



Automobil, střední, 4x2, Kfz. 12

Mercedes-Benz 320WK



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), Mercedes-Benz M142, 3 208 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení s příčným listovým pérem vpředu a vinutými pružinami vzadu. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 2 880 mm. Celkové rozměry 4 560x1 810x1 720 mm. Hmotnost 1 710 kg.

Koncem 30. let bylo vyrobeno 1 764 ks. Kovové dveře byly odnímatelné (na obrázku). Ostatní podvozky Mercedes-Benz s karoserií Kübel zahrnovaly modely 260, 290 a 340, ale 320 byly nejpočetnější.

Automobil, střední, 4x2, Kfz. 11

Opel Super 6



Motor šestiválcový, 40,5 kW (55 k), Opel 2 473 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení (typ Dubonnet), vzadu tuhá náprava. Velikost pneumatik 5,50-16. Rozvor 2 640 mm. Celkové rozměry 4 370x1 600x1 600 mm. Hmotnost asi 1 200 kg.

Existoval také s polovičními dveřmi a s dřevěnou karoserií pro přepravu vojsk. Podvozek z let 1937/38. Kapitán 1938–40 byl početnější, ale nikdy neměl otevřenou karoserii vojenského vzoru, protože se vyráběl s jednotnou karoserií.

Automobil, střední, 4x2, Kfz. 12

Wanderer W11

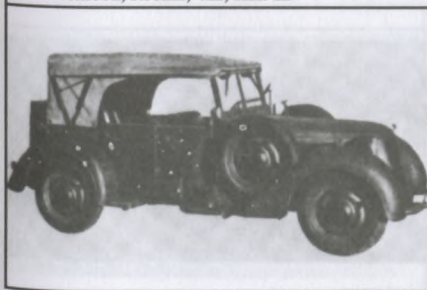


Motor šestiválcový, 44 kW (60 k), Wanderer 2 979 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 4 850x1 820x1 950 mm. Hmotnost 1 780 kg.

Velmi používaný Kübelwagen s tažným zařízením pro lehká děla (např. protiletadlový kanon 37 mm). Vyráběný od roku 1937 do 1940/41. Předcházející model měl místo dveří závěsy a motor 2 540 cm³. Celková výroba (1933–41) překročila 5 500 ks.

Automobil, střední, 4x2, Kfz. 12

Wanderer W23S



Motor šestiválcový, 46 kW (62 k), Wanderer, 2 651 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 100 mm. Celkové rozměry 5 000x1 800x2 000 mm. Hmotnost 1 650 kg.

Speciálně zkonstruovaný podvozek z let 1937–39, který byl odvozený od civilních W23, ale s konvenční zadní nápravou. Vyráběný také s odlišnými blatníky, jako Adler 3Gd.



Automobil, těžký, 4x4

Auto Union/Horch 108

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Univerzální těžký terénní automobil (schwere geländegängige Einheits-Personenkraftwagen neboli s. gl. E.Pkw.). Podvozek existoval ve dvou hlavních variantách, s motorem vzadu – typ I pro obrněné automobily a typ II pro běžná vozidla s otevřenou nebo uzavřenou karoserií. Počáteční výroba (do roku 1939/40) používala třípállitrový motor a některé modely měly řízení čtyř kol. Spoluvýrobce firma Ford Köln používala vlastní motor V8 (3,6 litru). Existoval také velitelský kabriolet.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový motor (3,8 litru) s postranními ventily. Zdvihový objem 3 823 cm³. Maximální výkon 59,5 kW (81 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Stálý pohon čtyř kol. Stálý převod nápravy 6,57:1. Vzadu a v převodové skříně závery diferenciálu. Pohon předních kol přímo z převodovky a diferenciálu. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Pneumatiky 210-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 120 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 000 mm. Celková délka 4 850 mm, šířka 2 000 mm, výška 2 040 mm. Světla výška 250 mm. Hmotnost 2 300 kg, celková hmotnost 4 300 kg.

Nahoře: Kfz. 70 pro přepravu vojsk (starší typ). *Dole vlevo:* Kfz. 70 (pozdější typ). *Dole vpravo:* Kfz. 24 skřínový zesilovač.



Automobil, těžký, 4x2, Kfz. 15

Ford V8-48 Spezial



Motor osmiválcový vidlicový, 66 kW (90 k), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pěrování příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 845 mm. Celkové rozměry 4 900x1 800x1 700 mm. Hmotnost asi 1 500 kg.

Spojovací verze sedanu vyráběného v Kolíně nad Rýnem v letech 1938/39. Vozu velký úložný prostor, na střeše anténa a náhradní kolo. Část otevřené střechy s plachtou. Existoval také tahací děla.

Automobil, těžký, 4x2, přeprava vojsk

Cadillac 37-75



Motor osmiválcový vidlicový, 99 kW (135 k), Cadillac, 5 670 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 3 505 mm. Celková délka a šířka asi 5 400x1 850 mm. Hmotnost asi 1 800 kg.

V letech 1944/45 zabavené civilní automobily (především americké modely konce 30. let) byly upravované v dílnách HKP. Karoserie byly vyměněny za jednoduché dřevěné kabiny a valníkove karoserie s podélnými lavicemi. Tento typický příklad (Cadillac 1937 používaný gestapem jako přepravné vozidlo) byl vyfotografován v Holandsku.

Automobil, těžký, 4x4, Kfz. 16

Mercedes-Benz 1500A



Motor šestiválcový, 44 kW (60 k), Mercedes-Benz M159, 2 594 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 4 930x2 050x2 225 mm. Hmotnost 2 675 kg.

Podvozek jedenapůltunový z let 1941-44, karosovaný a vybavený jako průzkumné vozidlo (m. Messtr. Kw.), ale používaný také pro přepravu vojsk jako Kfz. 70. Byly zkonstruovány také podvozky 4x2, hlavně pro požární vozidla.

Automobil, těžký, 6x4, šestimístný

Mercedes-Benz G4



Motor osmiválcový, 81 kW (110 k), Mercedes-Benz M24II, 5 401 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-17. Rozvor 3 575 mm (rozvor zadních náprav 950 mm). Celkové rozměry 5 360x1 870x1 900 mm. Hmotnost 3 550 kg.

Vůz vyrobený koncem 30. let jmenovitě pro Hitlera a jeho doprovod. Starší výroba používala menší motor. Wehrmacht měl šestikolové vozy na podvozcích Krupp, Praga, Škoda, Steyr a Tatra, všechny s běžnými karoseriemi.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Adler W61



Motor šestiválcový, 43 kW (58 k), Adler, 2 499 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 250 mm. Celkové rozměry asi 5 000x1 920x2 000 mm. Hmotnost asi 2 100 kg, náklad 1 500 kg.

Militarizovaný civilní podvozek používaný pro nákladní vozidla s plátěnou střechou kabiny (na obr.) a sanitní karoserii (W61K). Vyráběné v letech 1937–39. Model W61K byl využívaný také jako spojovací skřínový Kfz. 17.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, sanitní, Kfz. 31

Mercedes-Benz L1500E



Motor šestiválcový, 32 kW (44 k), Mercedes-Benz M143, 2 229 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 200 mm. Celkové rozměry asi 5 000x1 900x2 200 mm. Hmotnost 2 400 kg.

Militarizovaný podvozek civilního nákladního vozidla se standardní sanitní karoserií konce 30. let. Existovaly také se svislým předním oknem. Podobné karoserie byly na jedenáctitunových podvozcích modelu Opel Blitz z té doby.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, valník

Opel Blitz 2,5-32



Motor šestiválcový, 40,5 kW (55 k), Opel, 2 473 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 5,50-18. Rozvor 3 250 mm. Celkové rozměry 5 400x1 940x2 285 mm. Hmotnost 1 520 kg, celková hmotnost 3 200 kg.

V zásadě civilní jedenáctitunový let 1938–51. Model 1936/37 měl motor s rozvodem SV a svislou masku. Modely z let 1952–60 (1,75 tun) měly styl vozů Chevrolet. Všechna vozidla byla s různými karoseriemi hodné využívána armádou, po válce především okupačními silami.

Nákladní automobil, lehký, 4x2, sanitní, Kfz. 31

Phänomen Granit 1500A



Motor čtyřválcový, 27 kW (37 k), Granit, vzduchem chlazený, 2 497 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 260 mm. Celkové rozměry 5 100x2 040x2 250 mm. Hmotnost 2 360 kg.

Podvozek civilního nákladního vozidla používaného pro přepravu nákladů, automobily Kübel a hlavně sanitní karoserie. Ty byly také s otevíracími, uzavíracími nebo plátěnými střechami. Některá byla ve Španělsku používána legií Condor.



Nákladní automobil, lehký, 4x4

Phänomen Granit 1500A

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Továrna Phänomen-Werke Gustav Hiller v Žitavě byla známá robustními lehkými civilními vozidly se vzduchem chlazenými řadovými motory. V roce 1940 zavedla modernizovanou sérii modelů s pohonem vzadu nebo pohonem všech kol (1500S a 1500A). Mnohé z nich zakoupily armádní jednotky, především s valníkem a skříní (Koffer). Ty druhé byly používány hlavně jako sanitní. Po válce, kdy Žitava byla v Sověty okupované zóně Německa, se ve výrobě pokračovalo pod jménem Robur.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový vzduchem chlazený zážehový motor Phänomen Granit 27 s postranními ventily. Zdvihový objem 2 678 cm³. Maximální výkon 37 kW (50 k) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,67:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými pery. Pneumatiky 190-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 72 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 270 mm. Celková délka 5 490 mm, šířka 1 980 mm, výška 2 160 mm (bez zešikmení). Světla výška 257 mm. Hmotnost 2 215 kg, celková hmotnost 3 650 kg.

Nahoře: valník. Dole vlevo: sanitní. Dole vpravo: Kfz. 70 s pouštními pneumatikami 27016.



Nákladní automobil, lehký, 4x4, valník

Borgward B2000A



Motor šestiválcový, 60 kW (82 k), Borgward 6M2.4; 2 337 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 5 500x2 000x2 600 mm. Hmotnost 2 600 kg.

Militarizované nákladní vozidlo poloviny 50. let (elektrická soustava 12 V, jiná kola, střešní poklop, vzduchové brzdy přívěsu) pro britské jednotky RAF v Německu. Také cisterna/čističí jednotka a požární vozidlo. Podobná vozidla (a skříňová) byla používána německými jednotkami.

Nákladní automobil, lehký, 4x4, přeprava osob

Borgward B2000A/O



Motor šestiválcový, 60 kW (80 k), Borgward, 2 337 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 200 mm. Celkové rozměry 5 320x1 900x2 150 mm. Hmotnost 2 470 kg.

Tyto podvozky „0,75 t gl“, zavedené v roce 1955, se používaly hlavně pro nákladní a devítimístná vozidla typu Kübelwagen (na obrázku). V 60. letech firma Büssing vyrobila sérii novějšího typu.

Nákladní automobil, lehký, 4x4, valník

Hanomag ALO28/AL28



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), zážehový Hanomag O28L nebo vznětový Hanomag D28ALA, 2 799 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 5 480x2 250x3 020 mm. Hmotnost 3 100 kg.

Militarizovaný civilní typ používaný německými jednotkami (AL28, vznětový) a nizozemským letectvem (ALO28, na obr.). Různé typy karoserií, včetně skříňových a sanitních. Vyráběno v letech 1953-63, později v upravené verzi. Také 4x2 (L28).

Nákladní automobil, lehký, 4x4, valník

Mercedes-Benz Unimog S404



Motor šestiválcový, 59 kW (80 k), Mercedes-Benz M180/II, 2 195 cm³, OHC; prostřednictvím šestirychlostní převodovky s dvěma stupni zpátečky poháněná zadní nebo všechna kola. Vpředu a vzadu závěry diferenciálu. Hydraulické brzdy (někteř s pneumatickým posilovačem). Odpružení vinutými pružinami. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 2 900 mm. Celkové rozměry 4 925x2 140x2 540 mm. Hmotnost 2 900 kg.

Navržen pro bundeswehr a vyráběn v letech 1955-72. Používaly jej také ostatní členské státy NATO. Alternativní karoserie zahrnovaly skříňová (sanitní, spojovací), požární vozidla atd. Užitečný náklad 1,5 tuny. Byly používány také Unimogy s krátkým rozvorem (např. U34/411).



Nákladní automobil, lehký, 6x4

Krupp L2H143

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Populárně známé jako Krupp-Protze (nebo Schnautzer). Toto efektivní a mnohostranné šestikolové vozidlo s charakteristickým zešikmením předku se vyrábělo od roku 1933 do roku 1936 jako L2H43 a od roku 1937 do roku 1941/42 s malým vylepšením jako L2H143. Většina vozidel sloužila jako tahače děl, ale početné byly také jiné typy karoserií, jak otevřené, tak i uzavřené, zahrnovaly i štábní vozidla a obrněné verze. Byly nabízené i pro civilní sektor, mnohé byly vyvezeny (například několik set kusů koncem 30. let maďarské armádě). Několik jich přečkalo.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový plochý zážehový vzduchem chlazený motor Krupp M304 s postranními ventily. Zdvihový objem 3 308 cm³. Výkon 44 kW (60 k) při 2 500 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová. Stálý převod nápravy 5,25:1. Samosvorné diferenciály. Hydraulické brzdy. Tuhá přední náprava s listovými péry. Nezávislé zadní zavěšení s vodorovnými vinutými pružinami. Pneumatiky 7,50-17. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 110 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 905 mm. Rozvor zadních náprav 910 mm. Celková délka 5 100 mm, šířka 1 960 mm, výška 1 930 mm (min. 1 485 mm). Světla výška 225 mm. Hmotnost 2 450 kg, celková hmotnost 3 600 kg.

Nahoře: Kfz. 69 Protze. *Dole vlevo:* Kfz. 70 (přeprava osob). *Dole vpravo:* Kfz. 68 (spojovací).



Nákladní automobil, lehký, 6x4, spojovací, Kfz. 61

Büssing-NAG G31



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Büssing G. 3 920 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 190 mm (rozvor zadních náprav 950 mm). Celkové rozměry 5 700x2 100x2 800 mm. Hmotnost 3 900 kg.

V letech 1931–35 bylo vyrobeno 2 300 ks s otevřenou i uzavřenou karoserií. Na obr. typický příklad: Verstärker-Kw. (zesilovač). Někteří vozidla měla odlišnou kabinu se svislým předním oknem.

Nákladní automobil, lehký, 6x4, ženíjný

Magirus M206



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Magirus Š88, 4 562 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 190 mm (rozvor zadních náprav 950 mm). Celkové rozměry 5 350x2 250x2 350 mm. Hmotnost 3 750 kg.

Starší příklad automobilu Pioneer-Kw. III, zde na podvozku Magirus 1,5 tuny 6x4, který se vyráběl v letech 1934–37. Vozidlo existovalo také s uzavřenou kabinou.

Nákladní automobil, lehký, 6x4, požární/odtahový

Magirus M206



Motor šestiválcový, 48 kW (65 k), Magirus S88D, 4 562 cm³, vznetový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 190 mm (rozvor zadních náprav 950 mm). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Mezi 1 153 ks podvozků M206 dodaných firmou Magirus pro vojenské a civilní využití byl nejméně jeden kus vybavený jako požární/odtahové vozidlo (údajně byl první takovou německou úpravou). Čerpadlo bylo vředu. Z roku 1935.

Nákladní automobil, lehký, 6x4, valník

Mercedes-Benz G3a



Motor šestiválcový, 50 kW (68 k), Mercedes-Benz M09, 3 663 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 470 mm (rozvor zadních náprav 950 mm). Celkové rozměry 6 000x2 100x2 450 mm. Hmotnost 3 300 kg.

Jako u modelů „šestikolek“ firem Büssing-NAG G31 a Magirus M206, vzadu otočně uložený pomocný podvozek na každé straně se dvěma obrácenými páleptickými listovými pery. Vyráběl se v letech 1929–35 a ještě ve 2. světové válce se velmi používal.



Nákladní automobil, lehký, 6x6

MAN (a 5 dalších výrobců)

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Automobilový průmysl, v součinnosti s ministerstvem zbrojení (HWA), v polovině 30. let navrhl tento dvou-půltunový podvozek 6x6. Šlo o univerzální podvozek (le. gl. Einheits-Lkw. neboli Einheits-Diesel), který mělo vyrábět několik výrobců. Firmy Henschel a MAN byly zodpovědné za konstrukční řešení (podvozek, resp. motor). V letech 1937–40 dodaly firmy Borgward, Büssing-NAG, Faun, Henschel, Magirus (M306) a MAN celkem asi 10 000 kusů. Vyráběl se s valníkovou a spojovací skříňovou karosérií, existovaly také speciální verze, např. odtahové a žebříky.

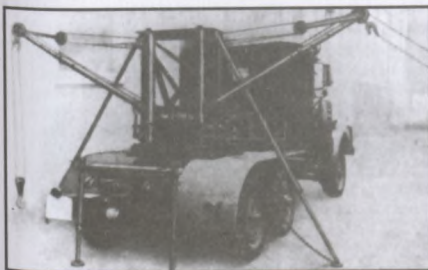
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový vznětový motor HWA526D. Zdvihový objem 6 234 cm³. Výkon 59 kW (80 k) při 2 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Stálý pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová se závěrem diferenciálu. Stálý převod nápravy 5,25:1. Tři samosvorné diferenciály. Vzduchové brzdy. Nezávislé odpružení vinutými pružinami. Pneumatiky 210-18. Elektrická soustava 12 V (24 V pro startování). Objem paliva 115 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 650 mm. Rozvor zadních náprav 1 100 mm. Celková délka 5 850 mm, šířka 2 200 mm, výška 2 400 mm. Světla výška 250 mm. Hmotnost 5 000 kg, celková hmotnost 7 500 kg.

Nahoře: valník. Dole vlevo: odtahové vozidlo (Bilstein). Dole vpravo: Kfz. 62 (spojovací skříňový).



Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Bordward B3000S/O



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), Borgward B6M3.8; 3 745 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 3 700 mm. Celkové rozměry 6 450x2 300x2 930 mm. Hmotnost 3 100 kg.

Jeden z několika typů dodaných v letech 1938–1944, tento příklad je standardního vojenského vzoru s plátěnou střešou kabiny. Také se vznětovým motorem 55 kW (75 k), o objemu 4 962 cm³ (B3000S/D) a pohonem čtyř kol.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Ford V8-51



Motor osmiválcový vidlicový, 67 kW (90 k), Ford 3 585 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 6,50/7,25-20. Rozvor 3 988 mm. Celkové rozměry asi 6 000x2 250x2 900 mm. Hmotnost asi 2 800 kg.

Americké nákladní vozidlo vzoru roku 1936 vyráběné v Kolíně nad Rýnem v letech 1937–39 a velmi často využívané armádou. Většina měla plátěnou střešou kabiny dobového vojenského typu.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Ford G917T St-IIIa



Motor osmiválcový, 67 kW (90 k), Ford, 3 613 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 3 988 mm. Celkové rozměry 6 230x2 240x2 800 mm. Hmotnost 2 700 kg.

Americký vzor 1939 vyráběný v Kolíně nad Rýnem v letech 1939–41 a v letech 1941–42 s motorem G997T St-IIIb, 71 kW (95 k), 3,9 litru. Také s plátěnou střešou kabiny, skříňovou karoserií atd. a s čtyřválcovým motorem BB. Informace o verzi 4x4 viz Maďarsko.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

Ford G398TS/V3000S

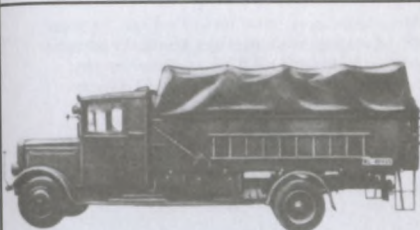


Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 k), Ford, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,25-20 nebo 190-20. Rozvor 4 013 mm. Celkové rozměry 6 390x2 250x2 180 mm. Hmotnost 2 540 kg.

Americký vzor 1940 s tehdejší kabinou z Kolína nad Rýnem. Vyráběl se v letech 1943–46. V letech 1941–42 podobný model G198TS, ale s nižším chladičem a bez přidavných chladičích otvorů v kapotě. Na obrázku s jednoduchými blatníky. Mnohá vozidla měla kabinu Einheits. Koprodukcce v Belgii (viz *Wheels & Tracks*, č. 19).

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník/spojovací

Hansa-Lloyd Merkur IIIID



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), KHD F6M313, 6 126 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,00-20. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry 6 870x2 250x2 600 mm. Hmotnost 4 100 kg.

Vyráběn v polovině 30. let a používaný luftwaffe (na obr.) a armádou, hlavně pro stavbu telefonního a telegrafního vedení. Podvozek byl dostupný i pro civilní sektor.

Nákladní automobil, střední, 4x2, spojovací, Kfz. 42

Krupp L3,5M242



Motor čtyřválcový, 55 kW (75 k), Krupp M203, 5 542 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 300 mm. Celkové rozměry 7 400x2 150x2 700 mm. Hmotnost 3 600 kg.

Karoserie skříňového typu na civilním třípóltunovém podvozku let 1936–38, využíval se k opravám a údržbě spojovacího zařízení, k dobíjení baterií a k podobným úkolům.

Nákladní automobil, střední, 4x2, požární vozidlo

Klöckner-Humboldt-Deutz S3000

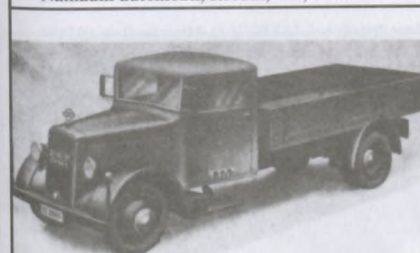


Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), KHD F4M513, 4 941 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 4 200 mm. Celkové rozměry 7 110x2 050x2 550 mm. Provozní hmotnost 5 820 kg.

Podvozky se vyráběly v letech 1941–44 (původně jako S330), hlavně pro hasiče. Na obrázku je typ LF15/42487 z roku 1943, který sloužil dříve luftwaffe, s výkonem 1 500 l/min. Čerpadlo PH515.

Nákladní automobil, střední, 4x2, valník

MAN E3000



Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), MAN D0534G, 4 503 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 090x2 150x2 450 mm. Hmotnost 2 880 kg.

Vyráběl se v letech 1940–44 se dvěma rozvory, 4 000 a 4 650 mm, druhý hlavně pro dvacetisedmimístný autobus wehrmachtu. Toto vozidlo se lišilo také pětirychlostní převodkou nahore s rychloběhem.

Nákladní automobil, střední, 4x2, spojovací, Kfz. 305/1

Opel Blitz 3,6-36S



Motor šestiválcový, 50 kW (68 k), Opel 3,6L, 3 626 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20/7,25-20. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry 5 600x2 150x2 850 mm. Hmotnost asi 4 000 kg, celková hmotnost 5 800 kg.

Vyráběl se ve velkém množství v letech 1937–44 v Brandenburg/Havel, také s plátnem střešou kabiny, hlavně u valníků a skříňových karoserií. Také podvozky s rozvorem 4 200 a 4 650 mm, ty druhé pro autobusy.

Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Borgward B3000A/D



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Borgward D6M5, 4 962 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 3 700 mm. Celkové rozměry 6 450x2 300x2 230 mm. Hmotnost 3 520 kg.

Od roku 1938 do roku 1944 bylo vyrobeno asi 30 000 ks vozidel série B3000 (4x2, 4x4, zážehové, vznětové). Zážehová verze měla označení B3000A/O. Některá vozidla měla jednoduché blatníky s plochou částí. Poválečný vývoj zahrnoval čtyřtřípůltunové modely B4500A a B555A.

Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Klöckner-Humboldt-Deutz A3000

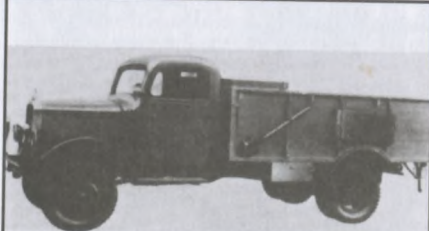


Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), KHD F4M513, 4 941 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 3 700 mm. Celkové rozměry 6 100x2 220x2 900 mm. Hmotnost 3 660 kg.

Verze typ A (Allrad, 4x4) S3000, původně označovaná A330. V letech 1941–43 bylo těchto podvozků vyrobeno téměř 6 000 ks (verze S3000 10 850 ks).

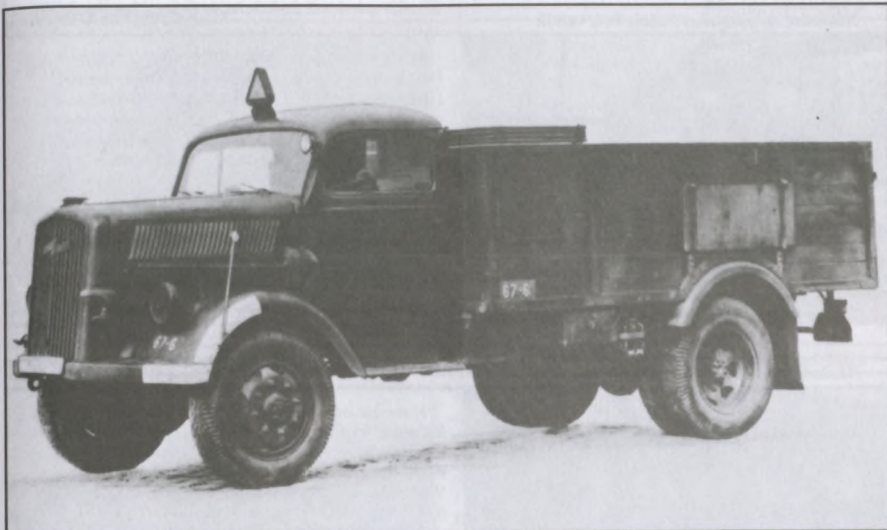
Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Mercedes-Benz L3000A



Motor čtyřválcový, 55 kW (75 k), Mercedes-Benz OM65/4, 4 849 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 255x2 350x2 600 mm. Hmotnost 4 030 kg.

Firma Daimler-Benz AG vyráběla v letech 1940–43 třípůltunové typy A a S (4x2), pak bylo firmě přikázáno místo toho spolupřevést třípůltunový Opel Blitz 4x2 (L701).



Nákladní automobil, střední, 4x4

Opel Blitz 3,6-6700A

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

V letech 1940–44 firma Adam Opel AG ve svém závodě Brandenburg/Havel vyrobila asi 25 000 ks těchto vozidel Allrad. Přes jejich příliš malé pneumatiky (vzadu dvojité) šlo zřejmě o nejúspěšnější nákladní vozidla wehrmachtu. Bylo vyrobeno asi 70 000 kusů verze 4x2. Obě verze měly řadu karoserií, otevřených i uzavřených, uzavřené byly především u série Kfz. 305 – skříňové (Kofferaufbau) určené pro různé speciální technické úkoly. Existovaly cisterny, požární vozidla a další. Mnohá vozidla se používala i po válce a několik jich přežilo dodnes.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový 3,6 l zážehový, kapalinou chlazený motor Opel s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 626 cm³. Maximální výkon 55 kW (75 k) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,71:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 190-20 nebo 7,25-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 92 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 450 mm. Celková délka 6 010 mm, šířka 2 265 mm, výška 2 175 mm (se zešíkmením 2 825 mm). Světla výška 225 mm. Hmotnost 2 710 kg, celková hmotnost 5 700 kg (na silnici 6 100 kg).

Nahoře: Pritsche (valník). Dole vlevo: Kfz. 305K. Dole vpravo: cisterna na palivo.



Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Ford G198TWA/V3000A



Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 k), Ford, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,25-20/190-20. Rozvor 4 025 mm. Celkové rozměry 6 345x2 245x2 370 mm. Hmotnost asi 3 300 kg.

Typ A (Allrad, 4x4), verze vsudypřítomného kölnského modelu Ford V3000S vyráběného za 2. světové války. Šlo o poměrně vzácný typ s bezkapotovou kabinou s maskou vzoru z roku 1939 a se dvěma čelními okny. Údaje užívané hlavně ve Finsku a Norsku. Také jako skříněový.

Nákladní automobil, střední, 4x4, sanitní

Ford Rhein G39TA-K



Motor osmiválcový vidlicový, 73,5 kW (100 k), Ford G29T, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 370 mm. Celkové rozměry 5 730x2 320x2 900 mm. Hmotnost 3 430 kg.

Civilní podvozek 4x4 na počátku 50. let dodávaný několika ozbrojeným silám (včetně belgických a britských jednotek v Německu), také podvozky s kabinou o rozvoru 4 013 mm.

Nákladní automobil, střední, 4x4, spojovací

Ford Rhein G798BA



Motor osmiválcový vidlicový, 73,5 kW (100 k), Ford G29T, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 020 mm. Celkové rozměry 6 800x2 340x2 940 mm. Hmotnost asi 4 500 kg.

Upravené autobusové podvozky s pohonem čtyř kol dodávané v 50. letech pro různé nástavby pojízdných dílen. Používán ozbrojenými složkami několika zemí NATO (na obr. britské RAF).

Nákladní automobil, střední, 4x4, valník

Ford G398SAM



Motor osmiválcový vidlicový, 73,5 kW (100 k), Ford G29T, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 013 mm. Celkové rozměry 7 250x2 445x3 150 mm. Hmotnost 4 550 kg.

Vyráběl se koncem 50. let. Ford třítunový 4x4 „Sam“ byl zkonstruován, aby odpovídal požadavkům NATO. Bundeswehr měl verze valníku a pojízdné dílny, ale také speciální varianty. Později se tato vozidla používala v Řecku a Izraeli.

Nákladní automobil, střední, 6x4, tiskárna, Kfz. 72

Büssing-NAG 3GL6



Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), Büssing-NAG C4, 9 348 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy pouze na zadních kolech. Pérování listovými péry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 525 mm (rozvor zadních náprav 1 250 mm). Celkové rozměry 7 100x2 300x2 800 mm. Hmotnost 6 500 kg, celková hmotnost 9 500 kg.

Ve 30. letech bylo vyrobeno asi 300 těchto podvozků, částečně pro export (do Turecka). Podvozky byly vybaveny otevřenou nebo uzavřenou (na obrázku) karoserií. Existovala také vozidla s navijedlem pro balon.

Nákladní automobil, střední, 6x4, valník/spojovací

Henschel 33D1

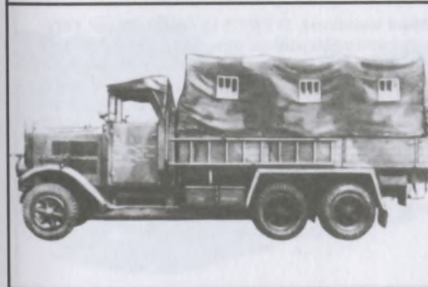


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Henschel D, 10 857 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy Knorr pouze na zadních kolech. Pérování listovými péry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 4 300 mm (rozvor zadních náprav 1 100 mm). Celkové rozměry 7 400x2 500x3 200 mm. Hmotnost 6 100 kg, celková hmotnost 9 100 kg.

Vyráběl se od roku 1933 až do roku 1941; od roku 1937 také se vznětovým motorem 9 123 cm³ (33G1). V letech 1938–41 koprodukuje s firmou Magirus. Existovalo mnoho typů karoserií, včetně požární nástavby.

Nákladní automobil, střední, 6x4, valník/spojovací

Krupp L3H163

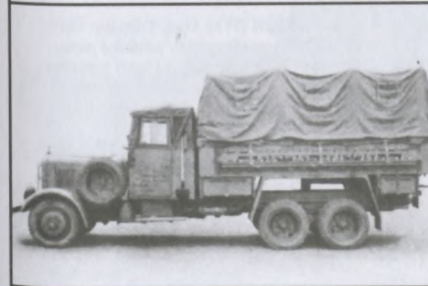


Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), Krupp M12, 7 542 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy pouze na zadních kolech. Pérování listovými péry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 4 200 mm (rozvor zadních náprav 1 100 mm). Celkové rozměry 7 400x2 500x3 200 mm. Hmotnost 5 700 kg, celková hmotnost 9 120 kg.

Navázal na typ L3H63 z roku 1931. Vylepšený typ L3H163 se vyráběl od roku 1936 do roku 1938. Licenčně byl vyráběn také firmou Rába v Maďarsku. Montovaly se otevřené i uzavřené karoserie.

Nákladní automobil, střední, 6x4, valník/spojovací

Mercedes-Benz LG63/LG3000



Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), Mercedes-Benz OM67, 7 413 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvourychlostní přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 7,25-20. Rozvor 4 425 mm (rozvor zadních náprav 1 050 mm). Celkové rozměry 7 100x2 350x3 200 mm. Hmotnost 5 800 kg, celková hmotnost 8 500 kg.

Vyráběl se ve 30. letech s různými otevřenými i uzavřenými karoseriemi s kabinami. Existovala i požární vozidla. Firma Daimler-Benz nabízel také 6x6 (LG65/3), ale vyrobilo se jich málo.

Nákladní automobil, střední, kolopásový, valník

Ford V3000S/SSM



Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 k), Ford, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy a mechanické brzdy pro řízení. Pérování listovými péry vpředu, vzadu podvozky s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 190-20. Celkové rozměry 6 325x2 245x2 780 mm. Hmotnost 3 860 kg.

Upravená vozidla Ford V3000S používající britskou konstrukci pásů a podvozků. V letech 1942–44 bylo vyrobeno téměř 14 000 ks pro použití na východní frontě. Také s kabinou Einheits. Známé jako Maultier (mezek). Užitečný náklad snížen na 2 000 kg.

Nákladní automobil, střední, kolopásový, valník

KDH S3000/SSM

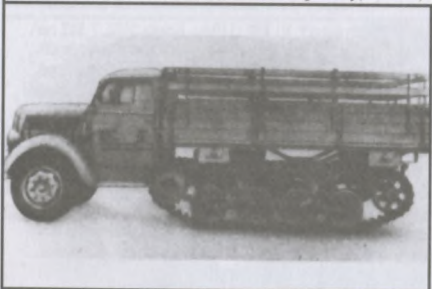


Motor čtyřválcový, 59 kW (80 k), KHD F4M513, 4 942 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy a mechanické brzdy pro řízení. Pérování listovými péry vpředu, vzadu podvozky s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 190-20. Rozvor 3 180 mm. Celkové rozměry 6 120x2 220x2 800 mm. Hmotnost 4 650 kg. Užitečný náklad 2 000 kg.

Kolopásová úprava vozidla 4x4 KHD (Klöckner-Humboldt-Deutz) S3000. Nejúspěšnější z vozidel Maultier, ale bylo vyrobeno pouze 1 740 ks (194244). SSM znamenalo Maultier pro SS.

Nákladní automobil, střední, kolopásový, valník, Sd.Kfz. 3

Opel 3,6-36S/SSM

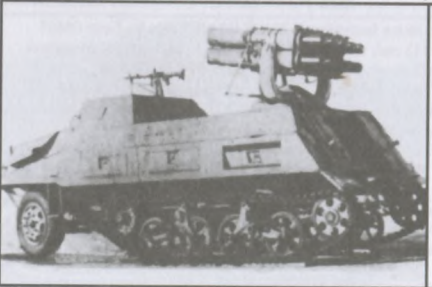


Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Opel, 3 626 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy a mechanické brzdy pro řízení. Pérování listovými péry vpředu, vzadu podvozky s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 190-20. Celkové rozměry 6 000x2 280x2 040 mm. Hmotnost 3 950 kg.

V letech 1942–44 bylo vyrobeno asi 4 000 ks pro použití v SSSR, kde se kolová vozidla nemohla vyrovnat se stavem „silnic“. Především s karoserií valník, přiležitostně se skříňovou (Koffer-Aufbau).

Nákladní automobil, střední, kolopásový, obrněný, Kfz. 4/1

Opel 3,6-36S/SSM



Motor šestiválcový, 55 kW (75 k), Opel, 3 626 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy a mechanické brzdy pro řízení. Pérování listovými péry vpředu, vzadu podvozky s vinutými pružinami. Velikost pneumatik 190-20. Celkové rozměry 6 000x2 200x2 500 mm. Hmotnost 7 100 kg.

Obrněná verze Opelu Blitz Maultier používaná pro osmihlavňový raketomet 15 cm (na obr.) a pro dopravu munice. V letech 1943–44 bylo vyrobeno téměř 600 ks obou typů pro raketometové brigády.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

Büssing-NAG 4500S-1



Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), Büssing-NAG L0, 7 412 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,75-20/270-20. Rozvor 4 800 mm. Celkové rozměry 8 050x2 350x2 800 mm. Hmotnost 5 200 kg.

Vozidlo čtyřiapůltunové z let 1942–45; navazoval na 500S z let 1940–41. Typy A (4500A1 a 500A) byly podobné, ale s pohonem čtyř kol. Celková výroba (všech typů) dosáhla téměř 15 000 ks s různými typy karoserií, včetně pojízdných dílen a odtahových vozů.

Nákladní automobil, těžký, 4x2, valník

MAN ML4500S



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), MAN D1040G, 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,75-20/270-20. Rozvor 4 600 mm. Celkové rozměry 7 500x2 350x2 610 mm. Hmotnost 5 100 kg, celková hmotnost 10 000 kg.

Automobily se vyráběly v letech 1940–45 ve dvou verzích: 4x2 (na obrázku) a 4x4 (ML4500A). Koprodukcce firmy ÖAF v Rakousku. Podobná čtyřiapůltunová vozidla vyráběla firma KHD (GS 145 4x2 a GA 145 4x4).

Nákladní automobil, těžký, 4x4, valník

Mercedes-Benz L4500A



Motor šestiválcový, 82 kW (112 k), Mercedes-Benz OM67/4, 7 274 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 270-20. Rozvor 4 600 mm. Celkové rozměry 7 860x2 350x3 200 mm. Hmotnost 5 715 kg.

Do roku 1944 také jako 4x2 (L4500S) a v základní formě výroba pokračovala i po válce. Mnohá vozidla měla jednoduché kabiny Einheits a jiné typy nástaveb, včetně pojízdných dílen a samohybných děl (Flak 5 cm).

Nákladní vozidlo, těžké, kolopásové, valník

Mercedes-Benz L4500R



Motor šestiválcový, 82 kW (112 k), Mercedes-Benz OM67/4, 7 274 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná přední hnací kola. Vzduchokapalinové brzdy a mechanické řídící brzdy. Pérování listovými péry (na zadních podvozcích čtvrteliptickými). Velikost pneumatik 270-20. Celkové rozměry 7 860x2 360x3 000 mm. Hmotnost 7 750 kg.

Úprava vozidla L4500S využívající pohonu Panzeru II (lehkého tanku). Vyrábělo se v letech 1943–44 se standardní kabinou nebo typem Einheits (na obrázku). Používalo se hlavně na východní frontě.



Nákladní automobil, těžký, 4x4

Mercedes-Benz LG315/46

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento model, zavedený v roce 1956, byl odvozený z typu LG6600 let 1953/54, který byl zase vyvinut z válečného L4500A. Od roku 1956 do roku 1964 dostal bundeswehr asi 6 650 kusů, první s kovovými částmi karoserie civilního vzoru. Většina vozidel byly valníky, ale některé podvozky se používaly pro zvláštní účely, včetně požárních a vyprošťovacích vozidel. Celkově podobná, ale početnější, byla vozidla MAN 630L2AE, která byla vyvinuta z válečného předchůdce (ML4500A).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový vícepalivový vznětový motor Mercedes-Benz OM315V. Zdvihový objem 8 276 cm³. Maximální výkon 107 kW (145 k) při 2 100 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 6 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,67:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 14.00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 140 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 600 mm. Celková délka 8 150 mm, šířka 2 500 mm, výška 3 100 mm (minimální 2 650 mm). Světla výška 405 mm. Hmotnost 7 700 kg, celková hmotnost 12 850 kg.

Nahoře: Lkw 5 t gl. *Dole vlevo:* starší model. *Dole vpravo:* požární vozidlo TLF2400.



Nákladní automobil, těžký, 4x4, valník

Borgward B4500A



Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), Borgward D6M5, 4 962 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 200 mm. Celkové rozměry 7 000x2 400x3 230 mm. Hmotnost 4 800 kg.

Používal se od roku 1956 pohraniční policií jako univerzální střední nákladní vozidlo; od roku 1959 s motorem 81 kW (110 k) jako B555A. Na obrázku s navijákem. Ostatní verze karooserii: skříňová (kuchyně, spojovací, dílna) a výstavba telefonního spojení (s plátěnou střeou po celé délce).

Nákladní automobil, těžký, 4x4, valník

MAN 630L2AE



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), MAN D1246MV3A, 8 275 cm³, vícepalivový vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 600 mm. Celkové rozměry 8 270x2 500x2 845 mm. Hmotnost 7 700 kg, celková hmotnost 13 000 kg.

V 50. letech zavedený jako standardní pětitunové terénní nákladní vozidlo NATO. Vyrobeno asi 30 000 ks v několika verzích (včetně 2 300 ks pro Belgii). Všimněte si dvojitého svislého navijáku.

Nákladní automobil, těžký, 4x4, tahač

MAN 630L2A



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), MAN D1246MV3A, 8 275 cm³, vícepalivový vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 100 mm. Celkové rozměry 6 810x2 500x2 600 mm. Hmotnost 6 900 kg, celková hmotnost 13 300 kg.

Verze s dvojitými pneumatikami vzadu, také se sklápěcí karooserií a s rozvorem 4 600 mm jako valník a pojízdná dílna. Vyráběl se v letech 1958-72 s navijákem nebo bez něj. Podobné vozidlo se v licenci vyrábělo v Indii.

Nákladní automobil, těžký, 4x4, nosič děla

Faun GT8/15



Motor osmiválcový vidlicový, 131 kW (178 k), Deutz F8L714a, 12 667 cm³, vzduchem chlazený vícepalivový vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry s doplňujícími dutými pryžovými bloky. Velikost pneumatik 16,00-24. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 7 400x2 800x 3 220 mm. Hmotnost 15 250 kg, celková hmotnost 20 000 kg.

Známy jako Geräteträger (nosič vybavení) a používány pro přepravu polních houfnic 105 mm. Hydraulické nakládací zařízení. Vyráběl se pro bundeswehr v letech 1959-61.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, valník

Magiru-Deutz Jupiter



Motor osmiválcový vidlicový, 131 kW (178 k), Deutz F8L714a, 12 667 cm³, vzduchem chlazený vícepalivový vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pěrování listovými pery (vzadu obrácenými). Naviják na přání. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 800 mm (rozvor zadních náprav 1 280 mm). Celkové rozměry 8 000x2 500x3 240 mm. Hmotnost 7 450 kg.

Odvozený z modelu A6500 4x4 (1956-60) a vyráběný v 60. letech jako sedmitunové nákladní vozidlo pro bundeswehr v mnoha variantách. Od roku 1964 označované jako 178D15A.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, valník

Büssing-NAG 900A



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), Büssing-NAG GD6, 13 540 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pěrování listovými pery (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 13,50-22. Rozvor 6 175 mm (rozvor zadních náprav 1 450 mm). Celkové rozměry 9 900x2 500x2 700 mm. Hmotnost asi 9 500 kg.

Výrobní modely z let 1937-39 neměly pohon předních kol, byly určeny pro přepravu lehkých tanků na korbě a přívěsu, ve službě se používaly hlavně pro dopravu zásob a ženijního vybavení.

Nákladní automobil, těžký, 6x4, valník/přeprava tanků

Faun L900D567



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Deutz F6M517, 13 540 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní nebo pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pěrování listovými pery (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 13,50 nebo 14,00-20. Rozvor 6 175 mm (rozvor zadních náprav 1 400 mm). Celkové rozměry 9 800x2 500x2 500 mm. Hmotnost 9 200 kg, celková hmotnost 18 000 kg.

Militarizované civilní vozidlo s plátěnou střešou kabiny vojenského vzoru používané k přepravě lehkých tanků (Pz. II na obr.) a jiného těžkého vybavení (mostního atd.). Konec 30. let.

Nákladní automobil, těžký, 6x4, cisterna na letecké palivo

Faun F603V



Motor šestiválcový, 92 kW (125 k), Deutz F6L514, 7 983 cm³, vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pěrování listovými pery (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor není známý. Celkové rozměry 9 240x2 480x3 180 mm. Hmotnost 10 800 kg.

Dodávané v polovině 50. let RAF v Německu. Hliníková cisterna na 12 000 litrů. Podobný typ používalo belgické letectvo. Americká armáda v Německu používala sklápěcí verzi F603K (s běžnou obsluhou).

Nákladní automobil, těžký, 6x6, tahač

Faun L908/425A



Motor osmiválcový vidlicový, 125 kW (170 k), Deutz F8L614, 10 644 cm³, vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 250 mm (rozvor zadních náprav 1 400 mm). Celkové rozměry 7 210x2 500x3 350 mm. Hmotnost 9 600 kg.

Tato „desetitunka“, nejmenší z těžké skupiny Faun pro bundeswehr, byla zavedena v roce 1957. Od roku 1961 měla vícepalivový motor. Existovaly také verze tahače návěsu a cisterny.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, sklápěcí se skluzavkou

Faun L912/5050A



Motor dvanáctiválcový, 184 kW (250 k), Deutz F12L614, 15 966 cm³, vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry (vzadu obrácenými). Naviják 80 kN (8 tun). Velikost pneumatik 14,00-24. Rozvor 5 050 mm (rozvor zadních náprav 1 500 mm). Celkové rozměry 9 100x2 500x2 900 mm. Hmotnost 14 600 kg.

Tato „desetitunka“, známá jako Gleitkipper, byla používána k přepravě ženíjích buldozerů a jiného těžkého vybavení. Vyráběla se od roku 1959; od roku 1961 vícepalivový motor.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, tahač

Faun L912/SA



Motor dvanáctiválcový, 195 kW (265 k), Deutz F12L614, 15 966 cm³, vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry (vzadu obrácenými). Naviják 100 kN (10 tun). Velikost pneumatik 12,00-24. Rozvor 4 500 mm (rozvor zadních náprav 1 460 mm). Celkové rozměry 7 610x2 500x2 820 mm. Hmotnost 12 500 kg.

Celková hmotnost soupravy asi 60 tun. Zavedený v roce 1957 (od roku 1961 s vícepalivovou verzí stejného motoru), také s valníkovou karoserií (L912/45A).

Nákladní automobil, těžký, 6x6, tahač

Faun L912/VSA



Motor dvanáctiválcový, 221 kW (300 k), Deutz BF12L614, 15 966 cm³, vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry (vzadu obrácenými). Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 500 mm (rozvor zadních náprav 1 500 mm). Celkové rozměry 7 750x2 900x3 060 mm. Hmotnost 17 000 kg, celková hmotnost 80 tun.

Používal se jako tahač s návěsem pro přepravu tanků. Od roku 1962 také 250 kW (340 k) verze s plátěnou střešní kabínou. Nosnost 24, respektive 25 tun.

Tahač, střední, 4x2



Kaelble Z2S

Motor dvouválcový, 26 kW (35 k), Kaelble F125Z, 4 908 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a integrované zadní hnací nápravy poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry (pouze vpředu). Velikost pneumatik vpředu 6,00-20, vzadu 9,00-24. Rozvor 1 950 mm. Celkové rozměry 3 350x1 950x2 120 mm. Hmotnost 4 200 kg.

Silniční tahač ze 30. let nabízený civilnímu sektoru. Luftwaffe jich v letech 1936/37 zakoupila několik stovek – s navijákem – pro tažení letadel. Model Z3S měl tříválcový motor 37 kW (50 k).

Tahač, těžký, 4x2



Hanomag SS55

Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), Hanomag D52SS55, 5 195 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s dvojitou redukcí poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy a vzduchové brzdy přívěsu. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-24. Rozvor 2 680 mm. Celkové rozměry asi 4 800x2 300x2 500 mm. Hmotnost asi 5 000 kg.

Upravený civilní silniční tahač vybavený uzamykatelnými schránkami a vzadu lavicí pro osádku směřující dozadu. Používaný luftwaffe k tažení nákladů do 15 tun.

Tahač, těžký, 4x2



Hanomag SS100

Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), Hanomag D85, 8 553 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s dvojitou redukcí poháněná zadní kola. Vzduchokapalinové brzdy a vzduchové brzdy přívěsu. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20 nebo 270-20. Rozvor 3 000 mm. Celkové rozměry 5 545x2 480x2 420 mm. Hmotnost 6 650 kg.

Verze civilního silničního tahače (Gigant) pro wehrmacht s hmotností soupravy do 20 tun. Vyráběn v letech 1936-44. Po válce výroba pokračovala jako ST100 a ST100W, vzadu s navijákem 35 kN (3,5 tuny).

Tahač, těžký, 4x2



Kaelble Z6WA

Motor šestiválcový, 84,5 kW (115 k), Kaelble GN125S, 13 253 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Elektrický naviják 45 kN (4,5 tuny). Velikost pneumatik 9,75 nebo 10,00-20. Rozvor 2 880 mm. Celkové rozměry 5 640x2 320x2 330 mm. Hmotnost 6 100 kg.

V zásadě civilní silniční tahač z let 1935-39. Množství jich bylo dodáno luftwaffe. Vzadu si všimněte dvou sedadel se stříškami pro osádku.

Tahač, těžký, 4x2

Faun ZR



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Deutz F6M517, 13 540 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (s rychloběhem mezi motorem a převodovou skříní) poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,75-20. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry 6 450x2 440x2 550 mm. Hmotnost asi 10 250 kg.

Vyráběný v letech 1939-46 pro tažení přívěsů na silnici (s hmotností až 40 tun) a na železnici s úpravou Schienenzepp. Kabina osádky pro 7 osob. Vzadu úložný prostor pro balastní zátěž a vybavení.

Tahač, těžký, 6x4

Kaelble Z6V2A



Motor šestiválcový, 99 kW (135 k), Kaelble GN125, 13 253 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,75 nebo 10,00-20. Rozvor 4 285 mm (rozvor zadních náprav 1 150 mm). Celkové rozměry 7 350x2 500x2 490 mm. Hmotnost 9 500 kg. Vzadu naviják.

Civilní typ Strassenschlepperu pro těžké náklady na velkých podvalnicích. Používaný armádou (např. 120 ks pro Luftwaffe, 1938/39) a ministerstvy (železnici, poštou). Také s prodlouženou kabinou.

Tahač, těžký, 6x6

Kaelble KDV631SF



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Kaelble GN130s, 14 320 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (s rychloběhem) a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 210 mm (rozvor zadních náprav 1 420 mm). Celkové rozměry 7 950x2 470x2 900 mm. Hmotnost asi 11 000 kg.

Tahač s točnicí pro návěsy zkonstruovaný pro ženisty francouzské armády v Německu. Také s motorem KDV680SF, 132 kW (180 k) a osmiválcovým vidlicovým vznětovým motorem KDV832SF z let 1954/55, oba typy s dvoustupňovou přídavnou převodovkou.

Tahač, těžký, 6x6

Faun Z912/21A1

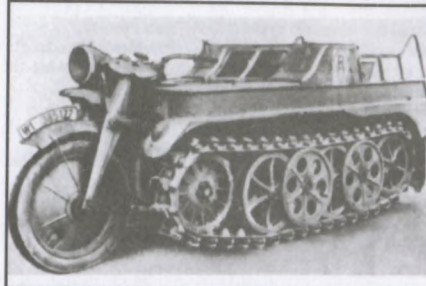


Motor dvanáctiválcový vidlicový, 195 kW (265 k), Deutz F12L714a, 19 000 cm³, vzduchem chlazený vícepalivový vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky s mezinápravovým diferenciálem poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery (s pomocnými dutými pružinovými bloky). Velikost pneumatik 16,00-24. Rozvor 3 500 mm (rozvor zadních náprav 1 780 mm). Celkové rozměry 9 000x2 500x2 900 mm. Hmotnost 16 800 kg, celková hmotnost 22 000 kg.

Používal se jako tahač a pro přepravu vybavení. Z let 1958-62. Také s 184 kW (250 k) se vznětovým motorem a s různými nástavbami, včetně požárního a odtahového vozidla a jeřábu (Wilhag; LK12/21-400).

Tahač, kolopásový, malý, Sd.Kfz. 2

NSU HK101

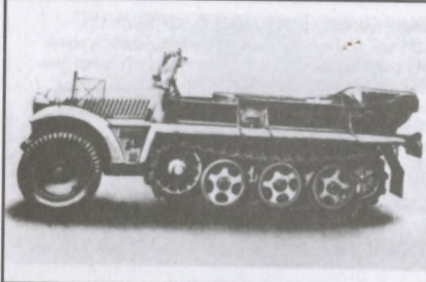


Motor čtyřválcový, 26,5 kW (36 k), Opel Olympia, 1 478 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy (diferenciál s řízeným závěrem). Kola podvozku odpružená zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 3,50-19. Šířka pásu 170 mm. Celkové rozměry 3 000x1 000x1 200 mm. Hmotnost 1 280 kg.

Motor za řidičem. V letech 1940–44 firmy NSU a Stoewer vyrobily 8 345 ks. Oficiálně byl známý také jako „kleine Kettenkraftrad“ (malý pásový motocykl) nebo krátce Kettenrad. Často tahal přívěs.

Tahač, kolopásový, lehký, jednotunový, Sd.Kfz. 10

Demag D7

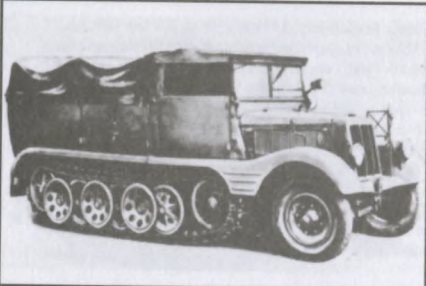


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TRKM, 4 170 cm³, OHC; prostřednictvím sedmírychlostní (se 3 stupni zpátečky) předvolitelné převodovky poháněná přední hnací kola. Diferenciál s řízeným závěrem a konvenční řízení. Hydraulické brzdy. Pěrování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 6,00-20. Šířka pásu 240 mm. Celkové rozměry 4 750x1 930x1 620 mm. Hmotnost 3 400 kg.

Šest výrobců vyrobilo během 2. světové války asi 25 000 ks, včetně podvozků pro samohybná děla a obrněných verzí. Tažený náklad 1 tuna.

Tahač, kolopásový, lehký, třítunový, Sd.Kfz. 11

Hanomag H kl 6



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TUKRM, 4 170 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy a hydraulické brzdy pro řízení. Pěrování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 190-18. Šířka pásu 280 mm. Celkové rozměry 5 550x2 000x2 150 mm. Hmotnost 5 600 kg.

Navržený pro tažení třítunových nákladů. Vyráběný v letech 1938–45 čtyřmi firmami s různými typy karoserií, od nákladních typů až po plně obrněné.

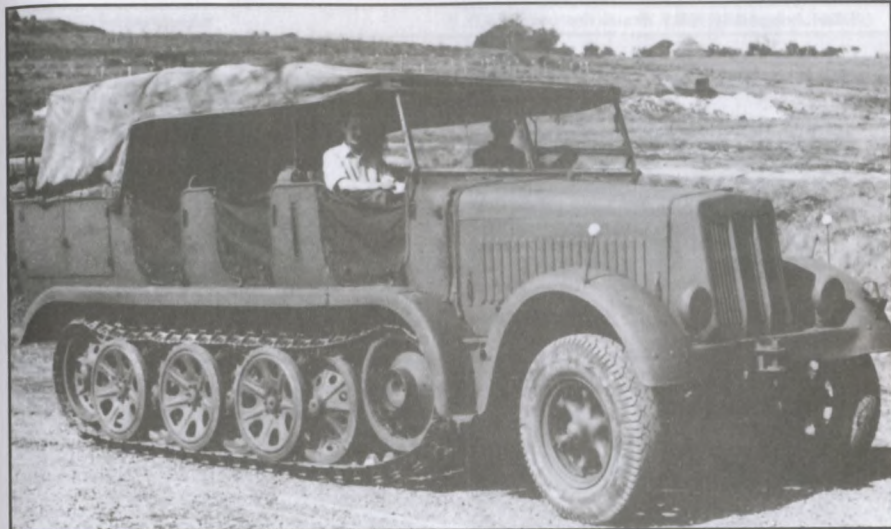
Tahač, kolopásový, střední, pětítunový, Sd.Kfz. 6

Büssing-NAG BN I 7



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach NL38TUK, 3 790 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy a hydraulické brzdy pro řízení. Pěrování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 7,50-20. Šířka pásu 320 mm. Celkové rozměry 6 020x2 200x2 500 mm. Hmotnost 7 300 kg.

Jeden z několika modelů této skupiny vyráběný v koprodukcí s firmou Daimler-Benz. Pozdější výroba používala delší pásové podvozky. Různé nástavby. Celková výroba do roku 1943 asi 3 000 ks.



Tahač, kolopásový, střední, osmitunový, Sd.Kfz. 7

Krauss-Maffei KM m 11

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vozidlo zkonstruované v polovině 30. let. Bylo vyrobeno asi 12 000 kusů osmitunového typu Zgkw., asi polovina z nich jinými firmami (včetně firmy Borgward), vše pod patronací firmy Krauss-Maffei. Vedle dělostřeleckých tahačů existovaly i další verze, například různé typy samohybných podvozků děl. Některé z nich měly ochranný pancíř. Část poslední výrobní série verze tahače měla jednoduchou karoserii ze dřeva. Ihned po válce bylo pro Brity smontováno dalších 30 kusů.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

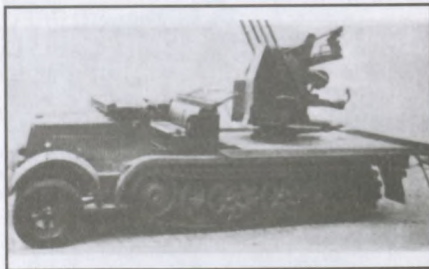
Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor s rozvodem OHC Maybach HL62TUK. Zdvihový objem 6 191 cm³. Výkon 103 kW (140 k) při 2 600 ot/min. Suchá dvoulamelová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová. Diferenciál se závěrem řízeným volantem. Vzduchové brzdy na poháněných hnacích kolech. Vpředu příčné listové péro, vzadu zavěšení se zkrutnou tyčí. Pneumatiky 9,75-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 213 litrů. Naviják 30 kN (3 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Šířka pásu 360 mm, jeho délka na zemi 2 235 mm. Celková délka 6 850 mm, šířka 2 400 mm, výška 2 620 mm. Světlá výška 400 mm. Hmotnost 9 750 kg, tažený náklad 8 000 kg.

Nahoře: Sd.Kfz. 7. Dole: Sd.Kfz. 7/2 (kanon 37 mm).

Vpravo: 7/1 (čtyřkanon 2 cm).



Tahač, kolopásový, těžký, dvanáctitunový, Sd.Kfz. 8

Mercedes-Benz DB s 8



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 110 kW (150 k), Maybach DSO8, 7 973 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy a hydraulické brzdy pro řízení. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 11,25-20. Šířka pásu 400 mm. Celkové rozměry 7 100x2 400x2 800 mm. Hmotnost 13 000 kg.

Vyráběl se v letech 1936–37, byl nahrazen modely DB9 (1938–39) a DB10 (1939–44), které měly motor HL85TUKRM, 136 kW (185 k), ale jinak byly podobné. Celková výroba asi 4 000 ks, z toho 315 ks od firmy Krauss-Maffei.

Tahač, kolopásový, těžký, osmnáctitunový, Sd.Kfz. 9

Famo F3

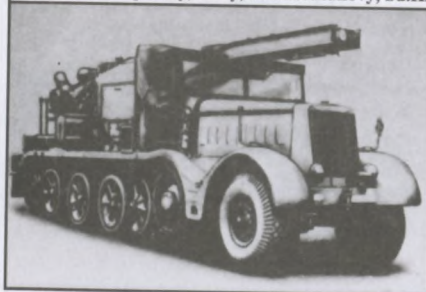


Motor dvanáctiválcový vidlicový, 184 kW (250 k), Maybach HL108TUKRM, 10 838 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy a mechanické brzdy pro řízení. Vpředu příčné listové péry, vzadu zkrutné tyče. Velikost pneumatik 12,75-20. Šířka pásu 440 mm. Celkové rozměry 8 320x2 600x2 850 mm. Hmotnost 15 200 kg.

V letech 1939–44 bylo vyrobeno asi 2 500 ks, hlavně jako těžké vyprošťovací tahače (na obr.). Pro vyprošťování těžkých tanků byly zapřazeny dva (nebo tři) za sebou. Také dělostelecký tahač a podvozek samohybného děla.

Tahač, kolopásový, těžký, osmnáctitunový, Sd.Kfz. 9/2

Famo F3

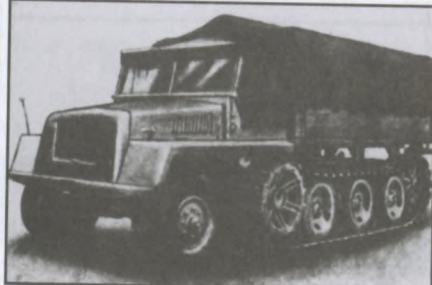


Motor dvanáctiválcový vidlicový, 184 kW (250 k), Maybach HL108TUKRM, 10 838 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní hlavní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové brzdy a mechanické brzdy pro řízení. Vpředu příčné listové péry, vzadu zkrutné tyče. Velikost pneumatik 12,75-20. Šířka pásu 440 mm. Celkové rozměry asi 8 320x2 600x3 000 mm. Hmotnost asi 27 000 kg.

Otočný benzinoelektrický desetitunový jeřáb s pohyblivým protizávažím a stabilizátory. Také na podvozku Faun 6x4. Sd.Kfz. 9/1 měl šestitunový jeřáb Bilstein.

Tahač, kolopásový, těžký

Büssing-NAG sWS



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TRKMS, 4 198 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní hlavní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Vzduchové kotoučové brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 270-20. Pásky se suchými čepy široké 500 mm. Celkové rozměry 6 675x2 500x2 830 mm. Hmotnost 9 500 kg.

Jednoduchý pomalý těžký tahač (schwere Wehrmachtsschlepper) navržený jako náhrada za Sd.Kfz. 6 a vyráběný v letech 1943–45 (také firmou Tatra). Také obrněná verze. Viz *Wheels & Tracks*, č. 21.

Tahač, pásový

KHD/Magirus RSO/03



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Deutz F4L514, 5 322 cm³, vzduchem chlazený vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Závěr diferenciálu. Řízení brzděním pásů. Vzduchové kotoučové brzdy na hnacích a volnoběžných kolech. Pérování listovými péry. Šířka pásu 340 mm (sněžné pásy 660 mm). Celkové rozměry 4 425x1 990 (2 050)x2 530 mm. Hmotnost 3 800 kg.

Tažná kapacita 3 tuny. Konstrukční řešení rakouské firmy Steyr vyráběné firmou Magirus, 1944–45, s motorem Deutz. Model RSO/01 s motorem Steyr V8 se vyráběl v koprodukcii firmami Magirus, Wanderer a Gräf & Stift v letech 1942–45.

Tahač, pásový, obojživelný

Rheinmetall-Borsig LWS



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný uprostřed, 221 kW (300 k), Maybach SHL120TR, 11 867 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a přidavné převodovky poháněná přední hnací kola nebo dva lodní šrouby. Mechanické brzdy i pro řízení. Dvě kormidla. Pérování listovými péry. Pásy 300 mm. Celkové rozměry 8 580x3 300x130 mm. Hmotnost 13 000 kg.

Známý jako Land-Wasser-Schlepper. Tato vozidla byla navržena především pro přemostovací operace. Do omezené výroby byly zapojené také firmy Alkett, Sachsenberg a další. Z let 1939/40.

Demoliční vozidlo, lehké, Sd.Kfz. 303

Zündapp SZ7 Goliath

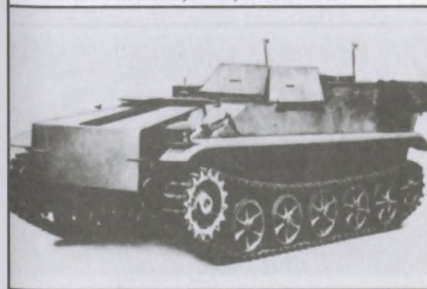


Motor dvouválcový, 9,2 kW (12,5 k), Zündapp, dvoudobý, vzduchem chlazený 703 cm³; prostřednictvím jednorychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Řízení dálkovým ovládním prostřednictvím kabelu a elektromagnetických spojek. Odpružení vinutými pružinami. Šířka pásu 160 mm. Celkové rozměry 1 680x840x620 mm. Hmotnost asi 370 kg.

Maximální rychlost 10 km/h. Užitečný náklad 75 kg. Pozdější verze mohla přepravovat demoliční nálož 100 kg. Vyráběné v letech 1943–44. Sd.Kfz. 302 (1942–44) mělo pohon elektrickým motorem.

Demoliční vozidlo, těžké, Sd.Kfz. 301

Borgward BIV



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), Borgward B6M, 3 745 cm³, OHV; prostřednictvím dvourychlostní převodovky (vpřed/vzad) poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení přímé nebo dálkové. Zavešení se zkrutnou tyčí. Pásy se suchými čepy. Celkové rozměry 4 100x1 830x1 250 mm. Celková hmotnost asi 5 000 kg.

Na obrázku Ausführung C (z let 1943–44). Používaly je osádky tanků pro přepravu náloží k určeným cílům, kde byla nálož odhozena a odpálena poté, co se vozidlo vrátilo zpátky do bezpečí.



Obrněný automobil, lehký, 4x4

Auto Union/Horch 801v

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Divize Firmy Horch Auto Union vyráběla od roku 1935 do roku 1943 standardní univerzální těžké automobilové podvozky pro běžné i obrněné karoserie. Obrněné měly motor vzadu (kromě Sd.Kfz. 247). Nástavby vyráběli jiní dodavatelé, např. firma Weserhütte. Původní tříapůllitrový motor Horch V8 byl zvětšen v roce 1941 na 3,8 litru. Starší modely měly mechanické brzdy. Údaje platí pro Sd.Kfz. 223, spojovací verzi z roku 1941. Typ Sd.Kfz. 260/261 byl v zásadě podobný, ale bez věže. Sd.Kfz. 221 a 222 byly podobné, kromě anténního a spojovacího vybavení.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, osmiválcový vidlicový zážehový motor Horch (3,8 litru) s postranními ventily, umístěný vzadu. Zdvihový objem 3 823 cm³. Maximální výkon 66 kW (90 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Zadní diferenciál integrovaný s převodovkou. Stálý převod nápravy 6,375:1. Oba diferenciály se závěrem. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení s dvojitými vinutými pružinami. Řízení dvou nebo čtyř kol. Pneumatiky 210-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 100 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 800 mm. Celková délka 4 800 mm, šířka 1 950 mm, výška 1 800 mm (s anténou 2 100 mm). Světla výška 245 mm. Hmotnost 4 400 kg, celková hmotnost 5 000 kg.

Nahoře: Sd.Kfz. 223. Dole vlevo: Sd.Kfz. 222. Dole vpravo: Sd.Kfz. 247 (Befehlswagen).



Obrněný automobil, těžký, 6x4, Sd.Kfz. 231

Magirus M206P



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Magirus S88, 4 562 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní hlavní převodovky a přídavné převodovky vpřed/vzad poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 2 950 mm (rozvor zadních náprav 900 mm). Celkové rozměry 5 570x1 820x2 250 mm. Hmotnost 5 300 kg.

Vyráběl se v letech 1934–36 na upravených podvozcích nákladního vozidla s malými podpurnými koly mezi přední a hnanou zadní nápravou. Vzadu druhé řízení. Sd.Kfz. 232 a 263 byly spojovací verze.

Obrněný automobil, těžký, 6x4, Sd.Kfz. 231

Mercedes-Benz G3a/P



Motor šestiválcový, 48 kW (65 k), Mercedes-Benz M09, 3 663 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní hlavní převodovky a přídavné převodovky vpřed/vzad poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 475 mm (rozvor zadních náprav 950 mm). Celkové rozměry 5 570x1 820x2 250 mm. Hmotnost 5 000 kg.

Zkonstruován počátkem 30. let na upraveném podvozku nákladního vozidla s druhým řízením vzadu. Podobný model vyráběla i firma Büssing-NAG v letech 1932–35. Existovalo několik variant. Sd.Kfz. 231 a 232 měly ve věži kanon 2 cm.

Obrněný automobil, těžký, 8x8, Sd.Kfz. 231

Büssing-NAG GS

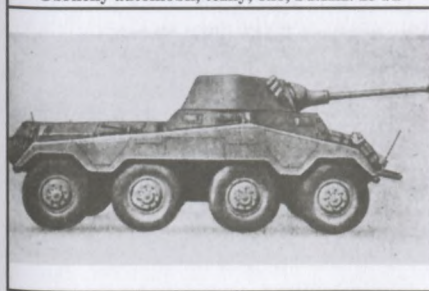


Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 132 kW (180 k), Büssing-NAG L8VGS, 8 360 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky vpřed/vzad a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná všechna kola. Samosvorné diferenciály. Mechanické brzdy. Řízení všech kol. Nezávislé odpružení s obrácenými listovými pery. Velikost pneumatik 210-18. Rozvor 2 750 mm (rozvor zadních náprav 1 350 mm). Celkové rozměry 5 850x2 200x2 340 mm. Hmotnost 7 600 kg.

Vyráběn v letech 1937–42, nahradil modely 6x4. První výrobky používaly motor 110 kW (150 k), 7 913 cm³. Ve věži kanon 2 cm. Několik variant, včetně Sd.Kfz. 233, mělo kanon 7,5 cm.

Obrněný automobil, těžký, 8x8, Sd.Kfz. 234/2

Büssing-NAG ARK

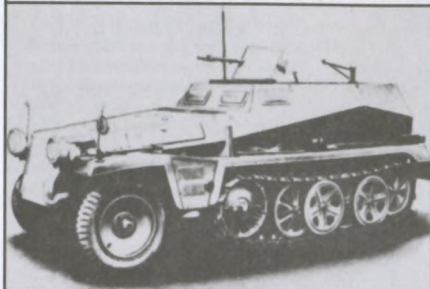


Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 154,5 kW (210 k), Tatra 103, vzduchem chlazený vznětový, 14 825 cm³; prostřednictvím třírychlostní převodovky vpřed/vzad a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Řízení všech kol. Nezávislé odpružení s obrácenými listovými pery. Velikost pneumatik 270-20. Rozvor 2 700 mm (rozvor zadních náprav 1 300 mm). Celkové rozměry 6 000x2 330x2 380 mm. Hmotnost 11 740 kg.

Poslední model z let 1943–45 byl známý jako Puma. Ve věži kanon 5 cm. Také varianty s děly 2 a 7,5 cm. Bezrámová konstrukce se samonosným trupem.

Kolopásové vozidlo, lehké, obrněné, Sd.Kfz. 250/2

Demag D7p

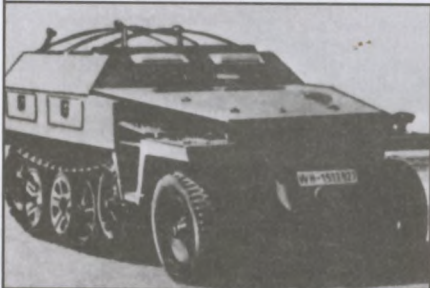


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TRKM, 4 170 cm³, OHC; prostřednictvím sedmيرychlostní (3 stupně dozadu) předvolitelné převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. Řízení konvenční plus pásy. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 6,00-20. Šířka pásu 240 mm. Celkové rozměry 4 560x1 950x 1 660 mm (nástavba). Hmotnost 5 000 kg.

Starší vzor z let 1940-43. Velká řada variant (Sd.Kfz. 250/1 až /12 a několik dalších). Verze na obrázku byla vybavena pro kladení kabelu.

Kolopásové vozidlo, lehké, obrněné, Sd.Kfz. 250/4

Demag D7p

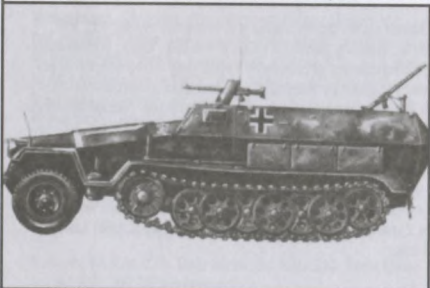


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TRKM, 4 170 cm³, OHC; prostřednictvím sedmيرychlostní (3 stupně dozadu) předvolitelné převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. Řízení konvenční plus pásy. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 6,00-20. Šířka pásu 240 mm. Celkové rozměry 4 560x1 950x 1 660 mm (nástavba). Hmotnost 4 900 kg.

Pozdější vzor z let 1943-45 měl zjednodušenou nástavbu a úsporné blatníky. Tento poslední vzor byl i výrobně jednodušší. Na obrázku průzkumná varianta.

Kolopásové vozidlo, střední, obrněné, Sd.Kfz. 251/1

Hanomag H kl 6 p

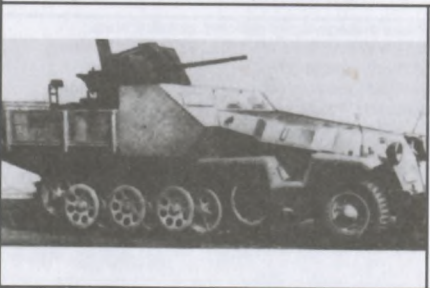


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TUKRM, 4 170 cm³, OHC; prostřednictvím sedmيرychlostní (3 stupně dozadu) předvolitelné převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. Řízení konvenční a pásy. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 190-18. Celkové rozměry 5 800x2 000x1 750 mm (nástavba). Hmotnost 7 400 kg.

Střední obrněný transportér, Ausf. C. Vyráběl se ve letech 1939-45 ve čtyřech základních verzích (Ausf. A až D) s mnoha variantami firem Hanomag (mateřská spol.), Borgward a dalších.

Kolopásové vozidlo, střední, Sd.Kfz. 251/17

Hanomag H kl 6 p (upravené)

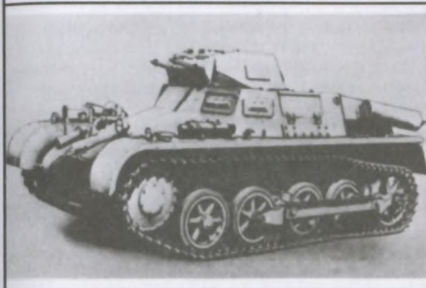


Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Maybach HL42TUKRM, 4 170 cm³, OHC; prostřednictvím sedmيرychlostní (3 stupně dozadu) předvolitelné převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. Řízení konvenční a pásy. Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 190-18. Šířka pásu 280 mm. Celkové rozměry asi 6 200x2 000x2 250 mm. Hmotnost 8 800 kg.

Typická odvozená verze, šlo o jeden ze samohybných modelů pro Flak 2 cm. Nástavba Ausf. C byla značně upravená, aby umožnila otáčení věže.

Tank, lehký, Pz.Kpfw. I, Sd.Kfz. 101

Henschel a další

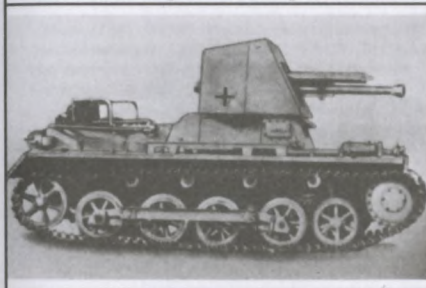


Motor čtyřválcový plochý, 44 kW (60 k), vřadu, vzduchem chlazený Krupp M305, 3 460 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení vinutými pružinami a listovými péry. 4 pojezdová kola, 3 vratné vodící kladky. Šířka pásu 280 mm. Celkové rozměry 4 020x2 060x1 720 mm. Hmotnost 5 400 kg.

Zavedený v roce 1934 (prototyp byl „tahač“ bez věže), do roku 1936 firma Henschel a 4 další koprodukční firmy vyrobily 800 ks. Na obr. Ausführung A. Výzbroj 2 kulomety ve věži.

Stíhač tanků na podvozku Pz.Kpfw. I, Ausf. B

Henschel/Alkett



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), vřadu, Maybach NL38TRKM, 3 790 cm³, OHC; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení vinutými pružinami a listovými péry. 5 pojezdových kol, 4 vratné vodící kladky. Šířka pásu 280 mm. Celkové rozměry 4 420x1 850x2 250 mm. Hmotnost 6 400 kg.

Přeprogramovaný podvozek lehkého tanku (druhý, prodloužený typ) s českým protitankovým kanonem L/43 4,7 cm. Ve službě v letech 1940–43. Tento model byl jednou z několika odvozených verzí Pz. I.

Tank, lehký, Pz.Kpfw. II, Sd.Kfz. 121

MAN a další



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), vřadu, Maybach HL62TRM, 6 191 cm³, OHC; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se čtvrteliptickými listovými péry. 5 pojezdových kol, 4 vratné vodící kladky. Šířka pásu 300 mm. Celkové rozměry 4 810x2 280x2 020 mm. Hmotnost 9 000 kg.

Na obrázku Ausführung C. Celková výroba firem MAN, Famo, Henschel a čtyř dalších v letech 1937 až 1940 byla přes 1 100 ks. Výzbroj kanon 2 cm a kulomet. Některé verze měly odlišné odpružení.

Stíhač tanků na podvozku Pz.Kpfw. II, Sd.Kfz. 131

Famo a další



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), vřadu, Maybach HL62TRM, 6 191 cm³, OHC; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se čtvrteliptickými listovými péry. 5 pojezdových kol. Šířka pásu 300 mm. Celkové rozměry 6 360x2 280x2 200 mm. Hmotnost 11 000 kg.

Ačkoliv 75 ks bylo přeměněno z lehkých tanků Pz. II, většinu (576 ks) těchto podvozků protitankových děl vyrobily účelově firmy Famo, MAN a Daimler-Benz. Kanon Pak 40 7,5 cm. Známý jako Marder II.

Tank, střední, Pz.Kpfw. III, Sd.Kfz. 141

Daimler, Benz a další



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 195 kW (265 k), vzadu, Maybach HL120TRM, 11 867 cm³, OHC; prostřednictvím šestistupňové převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnými tyčemi. Šířka pásu 400 mm. 6 pojezdových kol a 3 vratné vodičí kladky. Celkové rozměry 5 560x2 950x2 500 mm. Hmotnost 23 000 kg.

Série 8ZW, Ausf. J. Jedna z několika verzí Panzer III. V letech 1941–42 bylo 7 vyrobeno vyrobeno asi 1 550 ks. Hlavní výzbroj kanon 5 cm.

Houfnice, 10,5 cm, samohybná, Sd.Kfz. 142/2

Alkett

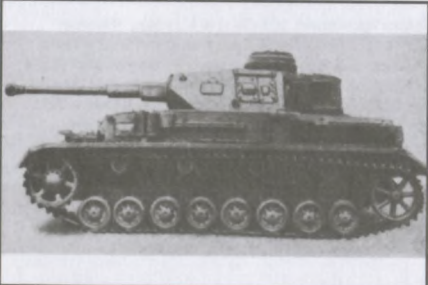


Motor dvanáctiválcový vidlicový, 195 kW (265 k), vzadu, Maybach HL120TRM, 11 867 cm³, OHC; prostřednictvím šestistupňové převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnými tyčemi. Šířka pásu 400 mm. Celkové rozměry 6 770x2 950x2 150 mm. Hmotnost 23 900 kg.

Na podvozku Panzeru III založená StuH 42 – Sturmhaubitze/útočná houfnice z let 1942–45 se zbraní L/28 10,5 cm. Odvozená od StuG III (útočného děla), které bylo vyzbrojeno protitankovým kanonem 7,5 cm.

Tank, střední, Pz.Kpfw. IV, Sd.Kfz. 161/2

Krupp a další



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 195 kW (265 k), vzadu, Maybach HL120TRM, 11 867 cm³, OHC; prostřednictvím šestistupňové převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se čtvrteliptickými listovými péry. 8 pojezdových kol. Šířka pásu 400 mm. Celkové rozměry 6 630x2 860x2 680 mm. Hmotnost 23 500 kg.

Série 8BW, Ausf. G. Tank vyráběný v letech 1942–43 jako jedna z několika verzí série Panzer IV. Hlavní výzbroj kanon 7,5 cm. Tloušťka základního pancíře 50 mm. Často s přídatnými pancéřovými kryty na bocích.

Dělo, 8,8 cm, samohybné, Hornisse

Deutsche Eisenwerke



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 195 kW (265 k), uprostřed, Maybach HL120TRM, 11 867 cm³, OHC; prostřednictvím šestistupňové převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se čtvrteliptickými listovými péry. Šířka pásu 400 mm. Celkové rozměry 8 440x2 950x2 940 mm. Hmotnost 24 000 kg.

Dělo známé také jako Nashorn. V letech 1943–45 bylo na upraveném podvozku Panzer IV vyrobeno téměř 500 ks. Hummel, s houfnicí 15 cm, vypadal podobně. Existovalo několik dalších odvozených samohybných děl.

Tank, těžký, Pz.Kpfw. V, Sd.Kfz. 171, Panther I

MAN a další

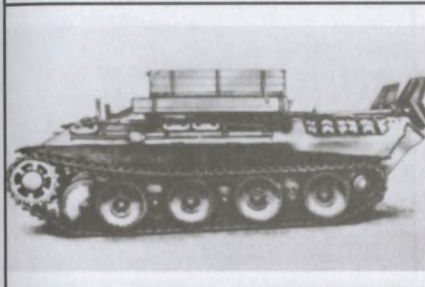


Motor dvanáctiválcový vidlicový, 441 kW (600 k), vřadu, Maybach HL230P30, 11 867 cm³, OHC; prostřednictvím sedmírýchlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. 8 párů velkých pojezdových kol. Zavěšení se zkrutnými tyčemi. Šířka pásu 660 mm. Celkové rozměry 8 650x3 370x2 980 mm. Hmotnost 44 500 kg.

Tank se vyráběl v letech 1942–43 (další verze až do 1945; celkem asi 6 000 ks). Tloušťka pancíře 40–80 mm. Na obrázku velitelská a průzkumná verze – upravený Ausf. D.

Obrněné vyprošťovací vozidlo, Sd.Kfz. 179

Demag



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 441 kW (600 k), vřadu, Maybach HL230P30, 23 880 cm³, OHC; prostřednictvím sedmírýchlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Pohon jako u Pantheru I. Celkové rozměry 8 820x3 270x2 740 mm. Hmotnost 42 700 kg.

Známe jako Bergepanther, obměna modelu Panther Ausf. A od firmy Demag z roku 1944. Starší modely byly od firem Henschel a MAN. Vybavení zahrnovalo navíc 400 kN (40 tun) a vřadu zemní ukotvení. Celkem bylo v letech 1943–44 vyrobeno 347 ks.

Tank, těžký, Pz.Kpfw. VI, Sd.Kfz. 181, Tiger I

Henschel VK4501(H)



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 478 kW (650 k), vřadu, Maybach HL210P45, 21 353 cm³, OHC; prostřednictvím osmírýchlostní (+ 4 stupně vřad) předvolitelné převodovky a dif. s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. 8 trojitých propojených pojezdových kol. Zavěšení se zkrutnými tyčemi. Šířka pásu 520/725 mm. Celkové rozměry 8 450x3 550x2 880 mm (šířka zúžitelná na 3 150 mm). Hmotnost 56 900 kg.

Jedno z nejtěžších bojových vozidel wehrmachtu. Celková výroba asi 1 350 ks (Ausf. E, na obrázku) od firem Henschel a Wegmann, z let 1942–44. Kanón 8,8 cm.

Tank, těžký, Pz.Kpfw. VI, Sd.Kfz. 182, Tiger II

Henschel VK4503



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 515 kW (700 k), vřadu, Maybach HL230P45, 23 880 cm³, OHC; prostřednictvím osmírýchlostní (+ 4 stupně vřad) předvolitelné převodovky a dif. s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. 9 dvojitých pojezdových kol. Zavěšení se zkrutnými tyčemi. Šířka pásu 800/600 mm. Celkové rozměry 10 290x3 760x3 090 mm (šířka zúžitelná na 3 270 mm). Hmotnost 68 000 kg.

Označovány jako Ausf. B. V letech 1944–45 bylo vyrobeno téměř 500 ks. Věže (s kanonem 8,8 cm) od firem Henschel (na obrázku) a Porsche. Známy jako Königstiger.

NIZOZEMSKO

Před druhou světovou válkou používaly holandské jednotky mnoho vozidel rozličného původu, mnohá byla ještě z první světové války. Tato vozidla byla ve 30. letech doplněna novými typy, především na amerických podvozcích Chevrolet a Ford. Ta druhá byla dodávána montážním závodem Ford v Amsterdamu. Mnohá byla upravena firmou DAF z Eindhovenu, která vyráběla upravené zadní podvozky k přeměně vozidel 4x2 na vozidla šestikolová. Většina z nich byla vybavena jako tahací děl. Vyráběla se také upravená série pro pohon předních kol. Firma DAF také navrhla několik vlastních neobvyklých vojenských vozidel, ale do výroby se dostal jen jeden obrněný automobil (M39).

V průběhu druhé světové války byly holandské jednotky ve Velké Británii (zvláště brigáda Princezny Ireny) vybaveny britskými vozidly mnoha typů, i když si přivezly téměř 60 vlastních taháčů, včetně 8 Chevroletů a 1 Forda PAG (viz obrázek dole), který prý zůstal v Anglii, když se brigáda vydala v roce 1944 do Normandie.

Po válce byly stovky vozidel získány z přebytečných zásob Spojenců pro použití doma i v holandské Východní Indii (nynější Indonésii). Letectvo získalo značné množství vozidel dříve sloužících v RAF a námořnictvo s námořní pěchotou dostaly řadu typických vozidel amerického námořnictva a námořní pěchoty, např. Ford GTB a IHC M34 a M56. Armáda měla tisíce kanadských vojenských vozidel doplněných Jeepy, GMC a dalšími vozidly, včetně obrněných bojových vozidel, dodaných v rámci MDAP. Vozidel GMC zůstalo mnoho ve službě až do konce 80. let.

Firma DAF začala s americkou pomocí vyrábět počátkem 50. let nová vojenská vozidla několika typů. Ostatní vozidla – hlavně 4x2 – byla dovážena z několika zemí; některá byla montována v Nizozemsku.

Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x4, taháč

Chevrolet KD/DAF



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), Chevrolet 216, 3 548 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a přidavné převodovky s dif. se závěrem a samostatnými hnacími hřídeli pro přední kola poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-15. Rozvor 3 145 mm. Celkové rozměry asi 4 800x x1 840x2 100 mm. Hmotnost asi 2 000 kg.

Civilní podvozky z roku 1940 přeměněné a karosované firmou DAF. Karoserie typ 3 s šesti místy a prostorem pro munici. Malá podpůrná kola (také za přední nápravou). Vůz využívá k tažení protitankového kanonu 47 mm (PAG).

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, taháč

Ford 81Y/DAF



Motor osmiválcový vidlicový, 62,5 kW (85 k), Ford 221, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a přidavné převodovky s diferenciálem se závěrem a samostatnými hnacími hřídeli pro přední kola poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Pneumatiky 7,50-17. Rozvor 3 100 mm. Celkové rozměry asi 4 300x1 875x2 060 mm. Hmotnost asi 1 900 kg.

Civilní podvozky z roku 1938; úprava a karoserie (typ 3) firmou DAF. Používán pro lehký protitankový kanon s šestičlennou obsluhou. Oficiálně známé jako PAG-F-3139. Také na podvozích 1939 a 1940 a s hlubším ložným prostorem pro munici.

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, M38A1

Willys/Nekaf MD



Motor čtyřválcový, 53 kW (72 k), Hurricane, 2 199 cm³, IOE; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 060 mm. Celkové rozměry 3 510x1 550x 1 900 mm. Hmotnost 1 225 kg.

Montované firmou Nekaf z Rotterdamu (asi 5 500 ks od roku 1955) s maximálním využitím vlastního materiálu. Počátkem 60. let smontovala firma Kemper & Van Twist, Dordrecht, dalších asi 2 000 ks. Varianty zahrnovaly M38A1C, sanitní atd.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x2, cvičný, MK III

Ford F2-H2-ANX



Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), Ford 225, 3 710 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 3 100 mm. Celkové rozměry 5 400x 1 880x2 150 mm. Hmotnost 1 735 kg.

Civilní podvozek z roku 1952 a karoserie firmy Werkspoor (z roku 1953), 150 ks. Modely Mk I a II měly dvoudveřovou uzavřenou kabinu osádky na podvozku z let 1950/51 (karosovaném firmou den Oudsten, resp. Domburg). Některé byly karosované jako požární vozidla.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

DAF YA126



Motor šestiválcový, 75 kW (102 k), Hercules JXC, 4 620 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, dvoustupňové přídavné převodovky s dif. a samostatných hnacích hřídelů (pohon H) poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Nezávislé zavěšení se zkruťnými tyčemi a vlečnými rameny. Pneumatiky 9,00-16. Rozvor 2 830 mm. Celkové rozměry 4 550x2 110x 2 220 mm. Hmotnost 3 400 kg.

V letech 1952–60 bylo vyrobeno asi 7 200 ks. Některé měly vřadu naviják 25 kN (2,5 tuny). Rada z nich byla později přeměněna na spojovací skříně.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, sanitní

DAF AY126



Motor šestiválcový, 75 kW (102 k), Hercules JXC, 4 620 cm³, SV; poháněná zadní nebo všechna kola (viz předchozí popis). Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Nezávislé zavěšení se zkruťnými tyčemi a vlečnými rameny. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 830 mm. Celkové rozměry 5 040x2 200x2 580 mm. Hmotnost 3 680 kg.

Karoserie pro 4 nosítka se 3 zadními dveřmi a dveřmi kabiny vpředu, podobná modelu Dodge KD WC64 (který byl také používán). Používal se také jako skříně. Vyráběn v 50. letech.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník/osobní přeprava

DAF A30



Motor šestiválcový, 67 kW (91 k), Hercules JXE3, 4 014 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 5 930x2 190x2 920 mm. Hmotnost 3 600 kg.

V letech 1949–50 bylo vyrobeno 563 ks. Pevná střecha a sklopné bočnice s bočními a zadními závěsy a odstranitelnými dvojitými lavicemi k sezení pro 16 vojáků. Modely A40 a D40 z let 1950/51 měly podobnou kabínu, ale karoserie měla plachtu.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, požární/záchranný

Magirus-Deutz S3500



Motor čtyřválcový, 66 kW (90 k), vzduchem chlazený Magirus-Deutz F4L515, 5 322 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 700 mm. Celkové rozměry (typické) 6 025x2 020x 2 750 mm. Hmotnost asi 4 200 kg, celková hmotnost 7 800 kg.

V letech 1951/52 bylo několika firmami pro Mobile Columns vyrobeno asi 400 ks, také na podvozku 4x4. Karoserie se lišily podle účelu: vozy s čerpadlem (s vpředu namontovaným čerpadlem Bikkers), osobní (na obrázku) a dopravníci vybavení, také tažná vozidla.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x2, taháč

DAF YT1527/L32



Motor šestiválcový, 96 kW (131 k), Hercules JXLD, 5 550 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a zadní nápravy s dvojitým převodem poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 110 mm. Celkové rozměry 5 100x2 380x2 480 mm. Hmotnost 4 000 kg, celková hmotnost 18 000 kg.

Prototyp vyroben v roce 1954 jako YT1500L s motorem JXC. Byl navržen pro použití spolu s šesti a desetitunovými návěsy, např. DAF YAA602 a YTT1004.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x2, taháč

Kromhout T6HF



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Kromhout 6T117, 9 900 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní (s rychloběhem) převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy (plus motorová brzda). Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 3 230 mm. Celkové rozměry asi 5 460x2 415x3 100 mm. Hmotnost asi 5 500 kg, celková hmotnost 28 000 kg.

Firma Kromhout z Amsterdamu (později Verheul z Waddinxveenu) dodala několik vozidel námořnictvu. Tento model byl dodaný v roce 1957 – a registrovaný KM9717 – k použití s návěsem (viz obrázek).

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

DAF YA314



Motor šestiválcový, 75 kW (102 k), Hercules JXC, 4 620 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Naviják 40 kN (4 tuny), byl-li namontován. Pneumatiky 11,00-20. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry (bez závěsu kulometu) 6 090x2 425x2 785 mm. Hmotnost 4 760 kg.

Tyto podvozky byly zavedeny v roce 1955 a používané pro různé typy karoserií, včetně jeřábu na bomby, kompresoru, sklápěcí (třístranné) a jako pojízdné dílny pro různé účely. Motor jako YA126.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, cisterna na palivo

DAF YF324



Motor šestiválcový, 75 kW (102 k), Hercules JXC, 4 620 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry 6 090x2 250x2 585 mm. Hmotnost 5 930 kg.

Výroba probíhala až do roku 1966 (včetně YA314) a celkem dosáhla hodné přes 9 000 podvozků. Pozdější modely byly označeny YA324 (hlavně pro pojízdné dílny) a YF324 (na obrázku), ta měla cisternu na 3 000 l leteckých pohonných hmot.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, valník

DAF A414



Motor šestiválcový, 67 kW (91 k), Hercules JXE3, 4 014 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry 6 550x2 200x3 120 mm. Hmotnost není známa.

Vyráběl se pro námořnictvo v roce 1953 jako odvozenina A40 4x2. Nahrazen A424, který měl motor JXC 4 620 cm³ (jako YA314) s lepší spojkou a převodovkou. Také sklápěcí. Jeden byl zkoušen s podvozem Trado (6x6).

Nákladní automobil, pětítunový, 4x4, tahač

DAF YT514



Motor šestiválcový, 121 kW (165 k), DAF DS575, 5 753 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 580 mm. Celkové rozměry 5 675x2 350x2 625 mm. Hmotnost 5 200 kg.

Militarizované civilní podvozky s otevřenou kabinou, podobné pětítunovému tahači 4x2. Používané k přepravě YAF1014, palivové nádrže na 10 000 l a dalších návěsů. Z roku 1961.

Nákladní automobil, 6x4, dělostřelecký tahač

Chevrolet QD/DAF Trado II



Motor šestiválcový, 44 kW (60 k), Chevrolet 206, 3 390 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s výkyvnými skříněmi stálého převodu/vyvažovacími tyčemi poháněná všechna zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Zadní naviják s automatickým odpojením spojku. Pneumatiky vpředu/vzadu 32x6/7,50-20. Rozvor 3 988 mm. Celkové rozměry asi 6 000x2 500x2 500 mm. Hmotnost není známa.

Civilní podvozky roku 1935 vybavené zadním čtyřkolovým podvozkem známým jako Trado (podle pána van der Trappena a van Doorna, kteří ho vyvinuli). Pásky uložené (připravené k použití) na bubnech před zadními nápravami.

Nákladní automobil, 6x4, dělostřelecký tahač

Chevrolet SD/DAF Trado III



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), Chevrolet 216, 3 548 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s výkyvnými skříněmi stálého převodu poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 988 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry asi 6 000x2 000x2 000 mm. Hmotnost není známa.

Podvozek Chevrolet z roku 1937 s vylepšeným podvozkem Trado a většími pneumatikami. Mnoho těchto upravených verzí bylo namontováno zvláště na Chevrolety a Fordy. Jen armáda jich měla do roku 1940 asi 1 200 ks.

Nákladní automobil, 6x4, dělostřelecký tahač

Ford 51/DAF Trado III



Motor osmiválcový vidlicový, 59 kW (80 k), Ford 221, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s výkyvnými skříněmi stálého převodu poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 988 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry asi 6 000x2 000x2 000 mm. Hmotnost není známa.

Upravená konstrukce karoserie se sedadly směřujícími dopředu a s velkým prostorem pro munici vzadu, zde na podvozek Ford s rozvorem 3 988 mm z roku 1936. Používaný pro polní děla. Podvozek Trado IV byl určen a vyroben v prototypu pro menší vozy.

Nákladní automobil, 6x4, štábní skříňový

Ford 51/DAF Trado III



Motor osmiválcový vidlicový, 59 kW (80 k), Ford 221, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s výkyvnými skříněmi převodu poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 988 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry asi 5 500x2 000x3 500 mm. Hmotnost není známa.

Podvozek z roku 1936. I když to není vždy na fotografiích patrné, některá vozidla Trado III měla navíc pohon předních kol diagonálními hnacími hřídeli z jednotky diferenciálu v předavné převodovce.



Nákladní automobil, třítunový, 6x6

DAF YA328

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Model YA328 „velký Daf“, kterému v letech 1950–52 předcházela model YA318, byl zařazen do sériové výroby v roce 1953. Během deseti let bylo vyrobeno asi 9 000 kusů, které sloužily ještě v 80. letech. Model YA318 měl hnací jednotku modelu YA314 4x4. Nejpočetnější byly dělostřelecké taháče a valníky (s odlišnou délkou karoserie: 3 750 respektive 4 200 mm). Ostatní typy karoserií byla požární a nehodová vozidla (YC328; motor s dvojitým karburátorem) a vozidla pro výměnu oleje (YF318), která byla určena také pro ostatní státy NATO. Další vozidla byla karosována pro speciální účely.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Hercules JXLD, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily a zdvihovým objemem 5 556 cm³. Výkon 96 kW (131 k) při 3 200 ot/min., některá vozidla byla dodatečně vybavena motorem White 110 kW (150 k), OHV. Suchá koutčová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad, s rychloběhem. Přídavná převodovka dvoustupňová s mezinápravovým díl. a spojkou pro odpojení předního náhonu. Pohon H, samostatnými hnacími hřídeli. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Zavěšení se zkrutnými tyčemi vpředu, dvě výkyvná ramena a listová pera vzadu. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 210 litrů. Naviják 45 kN (4,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 400 mm (rozvor zadních náprav 1 300 mm). Celková délka 6 130 mm, šířka 2 400 mm, výška 2 650 mm. Světla výška 420 mm. Hmotnost 6 140 kg, celková hmotnost 9 900 kg.

Nahoře: YA328 (s kratší karoserií). *Dole vlevo:* starší YA318. *Dole vpravo:* YC328 (námořnictvo).





Nákladní automobil, šestitunový, 6x6

DAF YA616

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada DAF 6x6, šestitunová vozidla navržena v polovině 50. let a vyráběná do roku 1968 (1 200 ks). Tato vozidla měla hodně společného s americkou sérií pětitunových vozů M 6x6. Hlavními variantami byly valníky/tahače (YA616), odtahová vozidla (YB616 a 626), cisterny na palivo (YF616), třístranné sklápěči (YK616) a tahače (YT616). Později přišly modely YA616VL (valník s plochou podlahou) a Trackway, který byl založen na modelu YK616. Odtahová vozidla měla licenčně vyráběný jeřáb firmy Austin Western a model YB616 používal vzadu dvojité pneumatiky.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Continental R6602/183, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s rozvodem OHV a zdvihovým objemem 9 866 cm³. Výkon 150 kW (204 k) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvou-
stupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 7,539:1. Hydraulické brzdy posilované pneumatickým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 400 litrů. Tažná síla navijáku 90 kN (9 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 160 mm (rozvor zadních náprav 1 370 mm). Celková délka 7 270 mm, šířka 2 450 mm, výška 3 320 mm. Světla výška 360 mm. Hmotnost 10 850 kg, celková hmotnost 21 000 kg.

Nahoře: valník/tahač YA616. *Dole vlevo:* YB626 táhnoucí YK616. *Dole vpravo:* YT616 (pneumatiky 11,00-20, vzadu dvojité).



Nákladní automobil, šestitunový, 6x6, odtahový

Scammell Constructor



Motor šestiválcový, 129 kW (175 k), Meadows 6PC630, 10 375 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní (s rychloběhem) převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Svislý naviják 150 kN (15 tun). Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 12,00-24. Rozvor 4 800 mm (rozvor zadních náprav 1 420 mm). Celkové rozměry asi 7 220x2 645x3 100 mm. Hmotnost není známa.

Zakoupené armádou v roce 1954 se zvláště dlouhým rozvozem a třídvéřovou kabinou, 10 ks bylo později předáno letectvu, kde bylo 6 ks přeměněno na odtahová vozidla se zkráceným rozvozem. Demobilizované v roce 1981.

Nákladní automobil, 6x6, požární/odtahový

FWD/Kronenburg BA417



Motor šestiválcový, 202 kW (275 k), Waukesha 145G2B, 13 390 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-24. Rozvor 4 300 mm. Celkové rozměry 8 080x2 650x3 530 mm. Hmotnost 11 600 kg, celková hmotnost 14 670 kg.

V letech 1959-63 bylo vyrobeno 51 ks. Součástí podvozku FWD. Motor čerpadla Continental 81 kW (110 k). 2 jednotky (1 200 l/min), 2 proudnice na karoserii a 2 ruční hadice. Model BA217B byl typ 4x4.

Obrněný automobil, 6x4, M39

DAF PT3



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 70 kW (95 k), Ford 239, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky vpřed/vzad, přidavné převodovky a zadní nápravy s výkyvnými skříněmi převodu poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 500 mm (rozvor zadních náprav 1 120 mm). Celkové rozměry 4 750x2 080x2 160 mm. Hmotnost 5 800 kg.

Pokrokové konstrukční řešení samonosné bezrámové konstrukce zavedené v roce 1939. Kanon 37 mm, 3 kulometry. Vyrobeno pouze 12 ks, které byly v roce 1940 zabaveny a použity Němci s označením L202(h).

Obrněný transportér, přeprava vojsk, 8x6

DAF YP408



Motor šestiválcový, 121 kW (165 k), DAF DS575, 5 753 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky, dvoustupňové přidavné převodovky a samostatných hnacích hřídelů (pohon H) poháněná zadní nebo všechna kola, kromě 2. páru kol. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Odpružení v zásadě jako u vozidla YA328. Pneumatiky 11,00-20. Rozvor 1 250 + 1 500 + 1 300 mm. Celkové rozměry 6 230x2 400x1 870 (střecha) mm. Hmotnost 10 000 kg.

Vyvinut v roce 1959. V letech 1964-68 bylo vyrobeno 750 ks. Varianty: obrněný transportér, sanitní, valník, velitelské vozidlo, minometné vozidlo. Používal se do roku 1988; nahrazený páso-
vým YPR (viz *Wheels & Tracks*, č. 2).

POLSKO

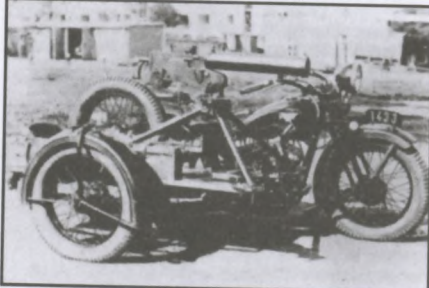
Polské ozbrojené síly využívaly v počátku období mezi válkami různá přebytná vojenská vozidla z první světové války, zvláště francouzského a amerického původu. Snahy vyrábět vlastní vozidla byly četné, avšak neúspěšné. Ve 30. letech bylo montováno a licenčně vyráběno, jak pro vojenské, tak i civilní použití, množství typů cizích vozidel. Nejpočetnější byla vozidla Polski Fiat a existovalo také několik jejich vojenských odvozených verzí. Vyráběl je státní strojírenský podnik Państwowy Zakład Inżynierii (PZInż.) ve Varšavě, který koncem 30. let také vyvinul některá vlastní zajímavá kolová, kolopásová a pásová vozidla. Většina z těchto vozidel však, hlavně kvůli vypuknutí války v září 1939, nikdy nepřešla fázi prototypů.

Obrněná bojová vozidla byla původně hlavně francouzské výroby; nejdříve tanky Renault FT z první světové války a obrněné automobily Peugeot, které později nahradila kolopásová vozidla Citroën-Kégresse a další. Z Británie přišly lehké tanky Carden-Loyd a šestitunové tanky Vickers, oba typy byly vzorem pro několik místních konstrukcí. Vše to změnila druhá světová válka a Polsko po ní začalo používat vojenská vozidla východního bloku. V licenci se vyráběly sovětské typy, ale nákladní vozidla 6x6 střední třídy – v mnoha variantách – vyráběla firma FSC ve Starachowicích. Tato společnost, spolu s JZC v Jelczu u Oławy (značka Jelcz), vyráběla také širokou škálu vozidel 4x2, z nichž mnohé byly používány ozbrojenými složkami.

Sbírkou uchovaných vojenských vozidel lze zhlédnout ve Varšavě, Poznani a Skarżysku-Kamienna, ale exponáty jsou hlavně z druhé světové války a obrněná bojová vozidla cizího původu.

Motorcykl, s postranním vozíkem, 3x1

CWS Sokol 1000 M111



Motor dvouválcový vidlicový, 13 kW (18 k), CWS, vzduchem chlazený, 995 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný rám. Přední vidlice s kyvnými rameny a se dvěma šroubovými pružinami. Velikost pneumatik 3,75 nebo 4,00-19. Rozvor 1 465 mm. Celkové rozměry 2 520x1 740x1 135 mm. Hmotnost 370 kg.

V letech 1933–39 bylo pro armádu, policii a poštovní službu vyrobeno asi 4 000 ks podle vzoru Harley-Davidson. Předcházející model měl motor 10 kW (14 k) s objemem 998 cm³. Vyráběla jej firma Centralne Warsztaty Samochodowe. Na obrázku s kulometem.

Automobil, čtyřmístný, 4x2

Polski Fiat 508/IIIW „Lazik“



Motor čtyřválcový, 16/18 kW (22/24 k), Fiat Polski 508, 995 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 5,50-15. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 650x1 400x1 460 mm. Hmotnost 800 kg, celková hmotnost 1 150 kg.

Upravený automobil 508 „Junak“ (který měl pneumatiky 4,50-16) vyráběný v licenci firmy Fiat. Na obrázku základní verze z roku 1936. Předzdvíka „Lazik“ znamená tramp, pobuda. Vzadu 2 náhradní kola (později ve skříních na předních blatnících). Vůz byl vyráběn do roku 1939, přes 1 500 ks, včetně sanitní verze.



Nákladní automobil, lehký, 4x2

Polski Fiat 508/518 „Mazur“

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Polsko se v roce 1931 dohodlo s italskou firmou Fiat na prodeji a pozdější licenční výrobě tehdy nového Fiatu 508 Balilla. Byla postavena nová továrna a od roku 1935 do 2. světové války bylo vyrobeno přes 10 000 kusů, včetně téměř 2 000 ks místně navržených odvozenin, včetně terénního automobilu 508/IIIW „Lazik“ a, od roku 1938, tahače (pro protitankové kanony atd.) 508/518T (PZInz. 302), otevřeného dodávkového automobilu 508/518 „Mazur“ a odvozenin. Posledně jmenovaný typ měl větší motor vozu Fiat Ardita.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Fiat/PZInz. 118A, čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 1 944 cm³. Maximální výkon 33 kW (45 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad (přídavný stupeň na přání). Pohon zadních kol, s dif. se závěrem. Stálý převod nápravy 4,6:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 5,50-15. Náhradní kola byla na čepích. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 62 litrů.

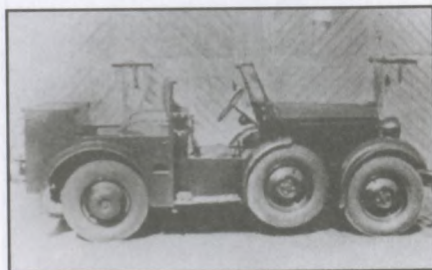
ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 300 mm. Celková délka 3 695 mm, šířka 1 580 mm, výška 1 870 mm. Světlá výška 170 mm. Hmotnost 1 500 kg, celková hmotnost 1 900 kg.

Nahoře: terénní dělostřelecký automobil 508/518.

Dole vlevo: spojovací verze 508/IIIW „Lazik“.

Dole vpravo: 508/518T (PZInz. 302).



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, valník**Polski Fiat 621L**

Motor šestiválcový, 33/37 kW (45/50 k), Fiat Polski 122B, 2 516 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 650 mm. Celkové rozměry 5 460x2 000x2 100 mm. Hmotnost 4 795 kg, celková hmotnost 7 500 kg.

Nákladní vozidlo Fiat počátku 30. let. Licenčně bylo firmou PZInz. ve Varšavě od roku 1935 do 2. světové války vyrobeno 12 600 ks. Také s jinými typy karoserie (včetně autobusu) a jako podvozek pro protiletadlové dělo vzor 18/24 75 mm (které bylo také na jiných podvozcích).

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, valník**Ursus A30**

Motor čtyřválcový, 33 kW (45 k), Ursus 2A, 2 873 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 500 mm. Celkové rozměry 5 115x 2 000x2 500 mm. Hmotnost není známa.

Koncem 20. a počátkem 30. let bylo v licenci italské Societa Piemontese Automobili (SPA, model 25/C) vyrobeno téměř 900 ks. Starší vozidla měla motory 26 a 29,4 kW (35 a 40 k). Různé typy karoserie, např. sanitní, požární vozidlo; také obrněný automobil a odvozeniny 6x4.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, valník**Lublin 51**

Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), Lublin, 3 480 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 300 mm. Celkové rozměry 5 550x 2 200x2 150 mm. Hmotnost 2 710 kg.

Model GAZ-51, který se vyráběl v licenci v 50. letech pro civilní a vojenské využití. Alternativní karoserie zahrnovaly skříňovou sanitní s prostorem pro 6 nosítek a 4 sedadla. Dalším dobovým výrobkem vyráběným v sovětské licenci byla Pobieda (FSO Warszawa, sedan a pick-up).

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, valník**FSC Star 66**

Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), FSC S47, 4 680 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní (s rychloběhem) převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 460 mm (rozvor zadních náprav 1 200 mm). Celkové rozměry 6 580x2 400x2 870 mm. Hmotnost 5 700 kg.

Vůz zavedený v roce 1958. V roce 1965 se vylepšený model stal 660M1, v roce 1968 660M2. V 70. letech byl nahrazený modelem 266. Široká řada modelů karoserií. Také civilní. Viz *Wheels & Tracks*, č. 2.



Tahač, kolopásový, dělostřelecký

Polski Fiat/PZInz. C4P

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Toto vozidlo, zavedené v roce 1934, bylo úpravou typu Polski Fiat 621L s francouzským zadním podvozkem Kégresse-Hinstin. Koncem 20. let obdržela polská armáda množství obrněných kolopásových vozidel vyráběných v Polsku na dovážených podvozcích Citroën-Kégresse. Podvozky C4P se používaly pouze pro nákladní vozidla, tahače (děl, světlometů atd.) a sanitní vozidla. Sériová výroba (1935–38) celkem vyrobila téměř 400 ks, včetně přes 230 ks tahačů a 100 sanitních. Některé tahače měly krátké podvozky a těžká děla napojená jako návěsy.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Fiat/PZInz. 122B s postranními ventily. Zdvihový objem 2 516 cm³. Výkon 34,5 kW (47 k) při 2 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad a přidavný převod. Pohon předních hnacích kol. Převodovka a stálý převod odlišný od vozidel 621L. Mechanické brzdy. Půleliptická listová péra vpředu a vzadu. Zadní výhybný podvozek s pásem s pryžovými bloky. Přední pneumatiky 32x6. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 90 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor není znám. Celková délka 4 700 mm, šířka 1 900 mm, výška 2 350 mm. Světla výška 230 mm. Hmotnost 3 200 kg, celková hmotnost 4 800 kg. Maximální hmotnost přívěsu 2 400 kg.

Nahoře: nákladní vozidlo (wz.34). *Dole vlevo:* dělostřelecký tahač. *Dole vpravo:* sanitní.



Obrněný automobil, 4x2**WZ. 34**

Motor čtyřválcový, 15 kW (20 k), Citroën B14, 1 477 cm³, SV; prostřednictvím třířychlostní převodovky a přidavného převodu poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery (vpředu čtvrteliptickými). Velikost pneumatik 30x5. Rozvor 2 570 mm. Celkové rozměry 3 620x1 910x2 220 mm. Hmotnost 2 100 kg.

V průběhu let 1934–37 bylo asi 90 ks těchto lehkých modelů pro dvoučlennou osádku přeměněno ze staršího kolopásového obrněného automobilu Citroën-Kégresse. Varianty WZ.34I a 34II měly motor Fiat Polski, čtyřřychlostní převodovku, hydraulické brzdy a další menší rozdíly.

Tahač, pásový, lehký**PZInz. C2P**

Motor šestiválcový, umístěný uprostřed, 33 kW (45 k), Fiat Polski 122BC, 2 951 cm³; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení brzděním diferenciálu. Pérování listovými pery. Celkové rozměry asi 2 550x1 750x1 350 mm. Hmotnost 2 750 kg. Tažná síla 20 kN (2 tuny).

Vyráběný v letech 1937–39 hlavně pro tažení protitankových kanonů 37 mm, protiletadlových kanonů 40 mm a těžších děl. Osádka 1 + 3. Založený na podvozku lehkého tanku TK5. (Ohledně zachovalého příkladu viz *Wheels & Tracks*, č. 22.) Pozdější modely měly výkonnější motor 48 kW (65 k).

Tahač, pásový, střední**PZ Inz. C7P**

Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 84,5 kW (115 k), Saurer/PZInz. CBLDb, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení spojkami a brzdami. Celkové rozměry 4 600x2 400x2 400 mm. Hmotnost 8 500 kg. Tažná síla 54 kN (5,4 tuny).

V letech 1934/35 vyrobeno 71 ks na podvozích podobných podvozkům tanku 7TP. Tahač byl navržen pro tažení minometů 220 mm, ale používal se také jako mostní vozidlo a tahač šestikolového přívěsu pro přepravu tanků 7TP.

Tahač, pásový, těžký**ACS Mazur D350**

Motor dvanáctiválcový vidlicový, 257,5 kW (350 k), D350, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy a pneumatická brzda přívěsu. Řízení spojkami a brzdami. Zavěšení se zkrutnou tyčí. 5 pojezdových kol, 4 vratné vodící klady. Naviják 170 kN (17 tun). Celkové rozměry 5 810x2 890x2 695 mm. Hmotnost 13 500 kg. Tažná síla 150 kN (15 tun).

Vyvinutý v 50. letech (model D300, 221 kW (300 k)) a vyráběný v 60. letech. Používal se v Polsku a Československu k tažení děl až do ráže 152 mm. Motor sovětského tanku. Osádka 1 + 8.

Tančík, průzkumný

PZInz. TK3



Motor čtyřválcový, umístěný uprostřed, 26,5/29,4 kW (36/40 k), Ford A, 3 286 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvourychlostní přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení brzděním diferenciálu. Pérování listovými pery. Dva páry podvozkových kol na každé straně. Celkové rozměry 2 580x1 780x1 320 mm. Hmotnost 2 480 kg.

Vývoj britského lehkého tanku Carden-Loyd zavedený počátkem 30. let. Bylo vyrobeno asi 300 ks. Osádka 2. Vyzbrojen kulometem 7,92 mm. Pancíř 3–8 mm. Tank byl dodáván také do Estonska.

Tančík, protitankový

PZInz. TKS



Motor šestiválcový, umístěný uprostřed, 33 kW (45 k), Fiat Polski 122BC, 2 952 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení brzděním diferenciálu. Pérování listovými pery. Dva páry podvozkových kol na každé straně. Celkové rozměry 2 560x1 760x1 330 mm. Hmotnost 2 700 kg.

Tank zavedený v roce 1933. Do roku 1937/38 bylo vyrobeno asi 280 ks. Pancíř 3–10 mm, standardní výzbroj 1 kulomet 7,92 mm. Několik variant. Prvních 82 vozidel mělo motor 122AC, 31 kW (42 k), 2 516 cm³.

Tank, lehký

PZInz. 7TP

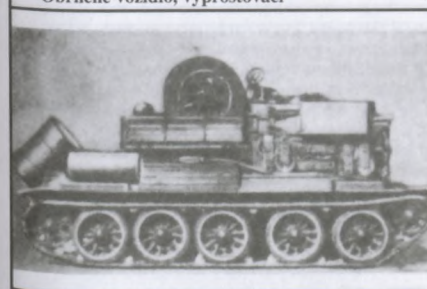


Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 81 kW (110 k), Saurer/PZInz. VBLDb, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení spojkami a brzdami. Odpružení listovým pérem, 4 páry podvozkových kol, 4 vratné vodící kladky pásu. Celkové rozměry 4 600x2 410x2 150 mm. Hmotnost 9 500 kg.

Tank okopírovaný v letech 1934/35 podle britského šestitunového tanku Vickers. V letech 1936–39 bylo vyrobeno 133 kusů, šlo o nejlepší polský tank. Pancíř 4–40 mm, výzbroj kanon 37 mm a 1 kulomet. Prvních 16 ks mělo 2 věže (na obrázku).

Obrněné vozidlo, vyprošťovací

WPT-34



Motor dvanáctiválcový vidlicový, vzadu, V234, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení spojkami a brzdami. Odpružení vlnitými pružinami. 5 párů pojezdových kol. Celkové rozměry 6 500x3 000x2 480 mm. Hmotnost 31 000 kg.

Poválečná polská obrněná vozidla byla hlavně sovětského původu (nebo se vyráběla v licenci). Toto obrněné vyprošťovací vozidlo, založené na podvozku tanku T34, bylo vybavené širokou řadou vyprošťovacího zařízení, včetně jednotunového jeřábu a navijáku 300 kN (30 tun).

RAKOUSKO

Rakouský automobilový průmysl, který patří k nejstarším na světě, byl vždy v blízkém vztahu s vojenskými kruhy státu. Výrobci, jako například Austro-Daimler a Gräf & Stift, navrhovali a konstruovali vynikající vojenská vozidla už od počátku století a mezi výrobky prvního zmíněného výrobce, které stojí za povšimnutí, patří první účelově postavené obrněné vozidlo 4x4 na světě (1905) a řada výborných dělostřeleckých tahačů s pohonem všech kol už dlouho před první světovou válkou.

V průběhu 30. let Austro-Daimler a Steyr (kteří společně se společností Puch vytvořili stále existující spojení Steyr-Daimler-Puch) vyráběli zajímavé šestikolky s nezávislým zadním zavěšením, dokonalé obrněné automobily a pásová/kolová vozidla. Motocykly byly téměř výhradně výrobky firmy Puch.

Od roku 1938 a po dobu celé druhé světové války vyráběl rakouský automobilový průmysl velké množství vojenských vozidel pro ozbrojenou sílu Osy, nejdříve podle vlastní, později německé konstrukce.

V roce 1955 byla ustavena nová federální armáda (bundesheer) a mnoho vybavení zbylého z války – hlavně amerického původu – bylo znovu zařazeno do služby, počínaje Jeepy a konče samohybnými děly a tanky. Ty byly postupně nahrazovány novými vozidly místní výroby, ale také novými dovozy z Británie, Československa, Francie, Německa a USA.

K vynikajícím poválečným vozidlům se zařadily modely Steyr-Puch Haflinger (4x4) a Pinzgauer (4x4, 6x6), které byly dodávány také jiným státům, od sousedního Švýcarska až po vzdálenou Austrálii.

Dnes je prakticky celý rakouský automobilový průmysl spojený pod hlavičkou firmy Steyr.

Automobil, pětimístný, 4x2

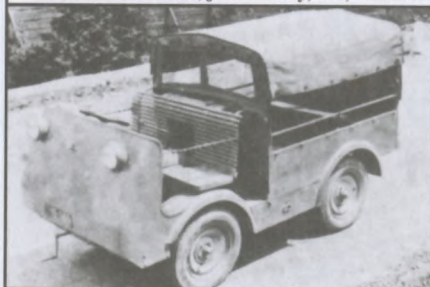


Steyr 250

Motor plochý čtyřválcový, 18 kW (25 k), Steyr 55, 1 158 cm³, SV „boxer“; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-18. Rozvor 2 600 mm. Celkové rozměry 4 100x1 680x1 870 mm. Hmotnost 1 050 kg.

Verze pro přepravu pasažérů odvozená z lehkého nákladního vozidla modelu 150. Skládací boční roletové dveře znázorněné ve spodní poloze. V letech 1938–40 bylo pro německou armádu vyrobeno 1 200 kusů (975 ks v roce 1939).

Nákladní automobil, jednotunový, 4x2, valník/osobní



Austro-Daimler ADTK L101

Motor čtyřválcový, 15 kW (20 k), FB12/20, 2 312 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Vpředu nezávislé zavěšení. Velikost pneumatik 5,25-18. Rozvor 1 750 mm. Celkové rozměry 3 810x1 508x1 465 mm (minus zešíkmení). Hmotnost 1 045 kg.

Mále všestranné vozidlo známé jako „Trosskarren“. V letech 1936–37 bylo pro rakouskou armádu vyrobeno 159 kusů. Vzadu sedadla pro šest pasažérů. Používal se rovněž vybavený jako pojízdná polní kuchyně.



Nákladní automobil, 0,4 tuny, 4x4

Steyr-Puch 700AP Haflinger

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Výrobci překvapili s malým „Hafem“ v roce 1959 terénní nadšence. Toto propracované, ale přitom spolehlivé vozidlo, pojmenované podle rasy silného koně, se vyrábělo podle Ledwinkova konstrukčního řešení až do začátku 70. let, kdy muselo ustoupit stejné úspěšnému, ale většímu Pinzgaueru 4x4 a 6x6. Model s dlouhým rozvorem (1 800 mm) existoval od roku 1962. Sklolinátová uzavřená kabina a ostatní vylepšení byla na přání. Modely pozdější výroby měly pětirychlostní převodovku, od roku 1966, a motor 20 kW (27 k), od roku 1967.

Nahoře: základní verze. *Dole vlevo:* Bofors Protitankový 90 mm. *Dole vpravo:* s pravostranným řízením (Austrálie).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vzadu umístěný vzduchem chlazený zážehový motor Steyr s rozvodem OHV. Zdvihový objem 643 cm³ se dvěma vodorovnými protilehlými válci a výkonem 18 kW (24 k) při 4 500 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodová skřín 4 stupně vpřed, 1 vzad, s rychloběhem. Odpojení předního náhonu v převodovce. Stálý převod nápravy 4,22:1 (plus redukce v náboji kola). Hydraulické brzdy. Podvozek s páteřovou nosnou rourou. Nezávislé zavěšení kol s výkyvnými polonápravami a vinutými pružinami. Pneumatiky 145-12 nebo 165-12. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 30 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 1 500 mm. Celková délka 2 830 mm, šířka 1 350 mm, výška 1 740 (minimum 1 360) mm. Světla výška 240 mm. Hmotnost 650 kg, celková celková hmotnost 1 150 kg.





Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4

Steyr 270 1500A/02

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tato vozidla navržena firmou Porsche (a některé další verze) se v letech 1941–44 vyráběla ve velkém množství pro německou armádu (Steyr vyrobil 12 500 ks). Spoluvýrobce byla továrna Auto Union Siegmar v Německu. Nejpčetnější byl model Kfz. 70 Mannschaftswagen. Spolu s podobnými modely od firem Daimler-Benz a Phänomen tato osmimístná vozidla z velké části nahradila starší německá univerzální těžká terénní vozidla (s.E.Pkw.). V roce 1944 vyrobila firma Steyr 6 400 ks modelu 2000A, odvozených dvou-tunových nákladních vozidel s delším rozvorem.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, vzduchem chlazený zážehový motor Steyr 1500A s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 517 cm³, 62,5 kW (85 k) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodová skříně 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon čtyř kol. Přídavná dvoustupňová převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 3,89. Závěr zadního diferenciálu. Hydraulické brzdy. Vpředu nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi. Tuhá zadní náprava s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 190-20 nebo 7,50-20 (nebo 270-16 pro použití v poušti). Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 100 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 250 mm. Celková délka 5 080 mm, šířka 2 030 mm, výška 2 320 mm. Světla výška 275 mm. Hmotnost 2 485 kg, celková hmotnost 4 160 kg.

Nahoře: přeprava osob (Kfz. 70). Dole vlevo: štábní vozidlo (Kfz. 21). Dole vpravo: nákladní vozidlo.



Nákladní automobil, dvoutunový, 4x4, valník

ÖAF HA-2-90 Husar



Motor čtyřválcový, 66 kW (90 k), MAN, 4 700 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 5 400x2 060x2 760 mm. Hmotnost 3 750 kg.

Zavedený v roce 1966 a do sériové výroby zařazený v průběhu let 1968-69 (136 ks). Naviják na přání. Náklad na silnici 2 500, v terénu 1 500 kg. Používal se jako spojovací a požární vozidlo.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník/osobní

Steyr 580g



Motor čtyřválcový, 70 kW (95 k), Steyr WD423c, 5 322 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 710 mm. Celkové rozměry 6 840x2 400x3 300 mm. Hmotnost asi 5 000 kg.

Náklad v terénu 5 000 kg. Maximální počet přepravovaných vojáků 32. Vyráběl se v letech 1962-68, také s uzavřenou kabinou a jinými druhy nástavb. Odvozený z dobového civilního nákladního vozu.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, dělostřelecký tahač

Saurer 6GA VFR-Z



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Saurer FR, 8 000 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 600 mm. Celkové rozměry 6 965x 2 200x2 720 mm. Hmotnost 7 600 kg.

Vyráběl se v letech 1958-60 pro tažení protiletadlových děl Bofors a radarového vybavení. Posádka 10. Později překlasiifikovaný na šestitunový, ale brzy nato nahrazený dováženým čtyřtunovým vozidlem Berliet 6x6. Existovaly také jiné typy nástavb.

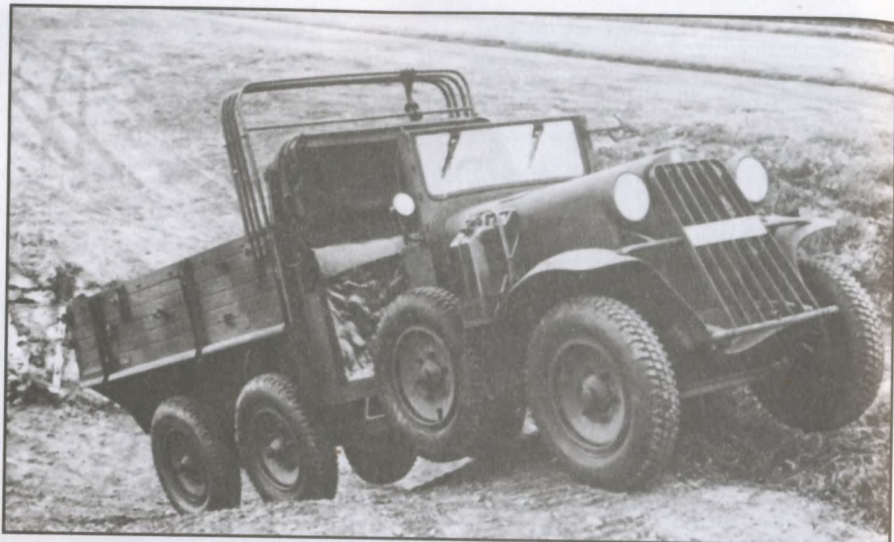
Nákladní automobil, pětitunový, 4x4, valník

Gräf & Stift LA VT-9F/2H



Motor šestiválcový, 107 kW (145 k), Gräf & Stift 8VT145, 8 276 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 040 mm. Celkové rozměry 8 350x2 400x2 660 mm. Hmotnost 7 000 kg.

Používaly jej předemontované jednotky. Byl vybaven nakládacím jeřábem HIAB a navijákem. Existovalo několik podobných typů, včetně tahače s prodlouženou kabinou a dělostřeleckého tahače. Od roku 1958.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4

Steyr 640

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Série 640 v průběhu roku 1937 nahradila ve výrobě modely Steyr 440. Do roku 1941 jich bylo celkem vyrobeno 3 780 kusů, téměř všechny pro německou armádu. Na tyto univerzální podvozky, které byly charakteristické, stejně jako předchozí, svou automobilovou přední částí a náhradními koly umístěnými na nábojích po stranách, kde sloužily jako podpůrná kola pod středem vozidla, byly montovány nejrůznější typy nástaveb. Verze velitelského/stábního vozidla měla autobusovou karoserii bez střechy. Do sanitního automobilu se vešla čtyři nosítka nebo osm sedaček.

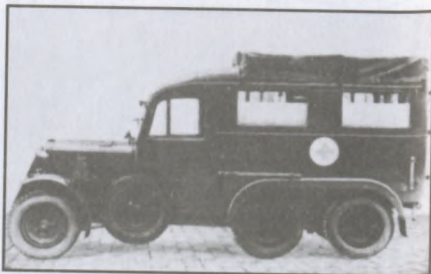
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Zážehový, kapalinou chlazený šestiválcový motor Steyr M640 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 2 260 cm³. Maximální výkon 40,5 kW (55 k) při 3 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodová skříň 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Přídavná převodovka dvoustupňová. Stálý převod nápravy 5,75:1. Hydraulické brzdy. Tuhá přední a výkyvná zadní náprava, obě s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 7,00-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 95 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 030 mm (vzdálenost mezi zadními nápravami 1 060 mm). Celková délka 5 330 mm, šířka 1 730 mm, výška 2 330 mm. Světla výška 230 mm. Hmotnost 2 400 kg.

Nahoře: valník/osobní. *Dole vlevo:* velitelské/stábní vozidlo. *Dole vpravo:* sanitní automobil (Kfz. 30).



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, valník/osobní

Steyr 40D/340



Motor šestiválcový, 33 kW (45 k), Steyr 30S, 2 078 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Výkyvné zadní poloosy. Velikost pneumatik 7,00-18. Rozvor 3 030 mm (rozvor zadních náprav 1 060 mm). Celkové rozměry 5 240x1 655x2 280 mm. Hmotnost 2 200 kg.

Série 40D byla zahájena v roce 1932 modelem 140. V roce 1933 bylo vyrobeno 340 ks s vylepšeným motorem (stejným jako měl automobil Steyr 230/30S). Geländewagenů 140 a 340 bylo zkonstruováno pouze 20 ks. V roce 1935 byl vyvinut model 440.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, velitelský

Steyr 40D/440



Motor šestiválcový, 33 kW (45 k), Steyr 430, 2 078 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Výkyvné zadní poloosy. Velikost pneumatik 7,00-18. Rozvor 3 030 mm (rozvor zadních náprav 1 060 mm). Celkové rozměry 5 240x1 650x2 280 mm. Hmotnost 2 450 kg.

Model 440, velitelský, valník/osobní a spojovací vozidlo, byl ve výrobě v letech 1935–37. Vyrobito se celkem 713 ks. Existovaly také civilní verze, včetně autobusu a hasičského vozu.

Nákladní automobil, dvoutunový, 6x4, valník

Austro-Daimler ADG, série II



Motor šestiválcový, 44 kW (60 k), Austro-Daimler ADG, 3 915 cm³, OHV; prostřednictvím sedmírychlostní (plus 3 stupně zpátečky) převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Listové zavěšení. Výkyvné zadní poloosy. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 750 mm (rozvor zadních náprav 1 100 mm). Celkové rozměry 5 960x1 740x1 640 mm. Hmotnost asi 2 700 kg.

Počátkem 30. let se vyráběl pro rakouskou armádu (nejméně 180 podvozků). Mezi nástavby patřily vyhledávací světlomety, cisterny, velitelská vozidla a sanitky. Model ADGR byl početnější.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, valník/osobní

Austro-Daimler ADGR



Motor šestiválcový, 53 kW (72 k), Austro-Daimler M640, 3 915 cm³, OHV; prostřednictvím sedmírychlostní (plus 3 rychlosti zpátečky) převodovky poháněná zadní kola. Mechanické přední a hydraulické zadní brzdy. Pérování listovými pery. Výkyvné zadní poloosy. Velikost pneumatik 210-20. Rozvor 3 720 mm (rozvor zadních náprav 1 200 mm). Celkové rozměry 6 500x2 135x2 230 mm. Hmotnost 4 420 kg.

Model ADGR vyvinutý z modelu ADG byl navržen zvláště pro rumunskou armádu. V letech 1936–40 se vyrobilo celkem 361 ks, většina v roce 1939.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, tahač

Austro-Daimler ADAZ



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Austro-Daimler M612, 11 946 cm³, SV; prostřednictvím hydraulické převodovky Voith a třístupňové přídavné převodovky poháněno všech šest kol. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery s výkvnými vahadly vzadu. Naviják 100 kN (10 tun). Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 2 800 mm (rozvor zadních náprav 1 050 mm). Celkové rozměry 5 730x2 340x2 250 mm. Hmotnost 7 740 kg.

V letech 1935-37 bylo vyrobeno 30 ks. Vozidla byla používána jako polní tahače děl (typ gZ 20). Chladič oleje pro měnič točivého momentu byl integrovaný ve střeše kabiny. Obrněný automobil ADGZ používal odvozeninu tohoto podvozku 8x8.

Nákladní automobil, osmitunový, 6x6, valník/tahač

Gräf & Stift ZA 200/1



Motor šestiválcový, 147 kW (200 k), DB OM326.1, 11 809 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 320 mm (rozvor zadních náprav 1 400 mm). Celkové rozměry 8 316x2 400x2 735 mm. Hmotnost 10 400 kg.

První poválečné vozidlo 6x6 rakouské armády z roku 1959. Používalo se pro dopravu mostního materiálu a k tažení podvalníků. Model ZA 200/2 měl kratkou kabínu. Odvozený autojeřáb a přepravník tanků.

Nákladní automobil, patnáctitunový, 6x6, cisterna na pohonné hmoty

Gräf & Stift LAFD 145/42



Motor šestiválcový, 107 kW (145 k), Gräf & Stift 6VT145, 8 276 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 200 mm (rozvor zadních náprav 1 400 mm). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

V roce 1963 byly dodávány letectvu s nádrží o celkovém objemu 12 000 litrů a čerpacím zařízením hamburské firmy Strüver. První vojenské nákladní vozidlo Gräf & Stift s kabinou nové generace modelu 630.

Obrněný automobil, 8x8

Austro-Daimler ADGZ



Motor šestiválcový, 110 kW (150 k), Austro-Daimler M612, 11 946 cm³, SV; prostřednictvím hydraulické převodovky Voith a třístupňové přídavné převodovky poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery (na první a poslední nápravě příčnými). Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 1 850 + 1 050 + 1 850 mm. Celkové rozměry 6 260x2 100x2 564 mm. Celková hmotnost 12 000 kg.

Symetrická konstrukce. V letech 1935-37 bylo vyrobeno 27 ks; v roce 1942 25 ks. Hlavní výzbroj kanón ráže 2 cm. Pancíř 11 mm. Mnoho součástí podvozku bylo stejných jako u tahače ADAZ.

Transportér, pásový nebo kolový

Austro-Daimler ADMK

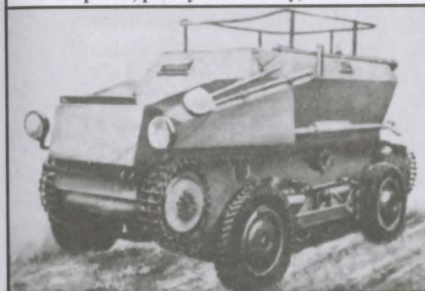


Motor čtyřválcový, 15 kW (20 k), vzadu, vzduchem chlazený Austro-Daimler FB 12/20, 2 312 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací ozubená kola nebo zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 5,25-18. Rozvor 1 770 mm. Celkové rozměry (u znázorněného vozidla) 2 775x1 200x1 185 mm (na kolech 3 570x1 500x1 300 mm). Hmotnost 1 450 kg.

Nesl kulomet, vyráběl se v letech 1935–38 (celkem 334 ks; 302 z nich v roce 1936). Bylo vyvinuto a smontováno několik variant. Běžně známé jako „Adámek“.

Transportér, pásový nebo kolový, Sd. Kfz. 254

Saurer RR7/2



Motor čtyřválcový, 51,5 kW (70 k), Saurer CRDv, 5 320 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací ozubená kola nebo zadní kola. Hydraulické brzdy. Zavěšení s vinutými pružinami (u pásů) a zkrutnými tyčemi (u kol). Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 2 400 mm. Celkové rozměry 4 500x2 470x2 020 mm. Celková hmotnost 6 400 kg.

Používal se jako obrněné průzkumné vozidlo. V letech 1937–39 vyrobeno 140 ks na podvozku RK (Räder/Ketten). Také jiné typy nástavb, hlavně nepancéřovaných. Označení RR znamenalo Räder/Raupen (kola/pásky).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, pásový tahač

Steyr 470 RSO/01



Motor osmiválcový, 62,5 kW (85 k), vzduchem chlazený Steyr 1 500, 3 517 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní hnací kola. Hydraulické kotoučové brzdy. Řízení brzděním pásů. Pérování listovými péry. Ocelová kola. Světla výška 550 mm. Šířka pásu 340 mm (sněhové pásy 600 mm). Celkové rozměry 4 425x 1 990x2 530 mm. Hmotnost 3 500 kg, celková hmotnost 5 200 kg.

Raupenschlepper Ost navržený pro použití na východní frontě. Vyráběla jej firma Steyr (1942–43) a spoluvyrobci. Firma KHD v Německu zkonstruovala variantu RSO/03 se vznětovým motorem a otevřenou kabinou (viz Německo).

Obrněný transportér

Steyr 4K3FA



Motor šestiválcový, 169 kW (230 k), Saurer 3FA, 9 500 cm³, vznětový, umístěný vpředu vpravo; prostřednictvím šestirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení na zkrutných tyčích. Šířka pásu 375 mm. Celkové rozměry 5 500x2 500x1 650 mm. Hmotnost 15 000 kg.

Konstrukce Saurer, sériově vyráběný v mnoha verzích firmou Steyr. Znázorněný je typický příklad: 4K3FA-FuA Artillerie-Führungspanzer (dělostřelecké velitelské vozidlo) počátku 60. let. Celková výroba (všech modelů) dosáhla asi 450 ks, vše pro rakouskou armádu.

SOVĚTSKÝ SVAZ

Motorizace v SSSR začala nejdříve počátkem 30. let, z větší části americkým vlivem. Dvěma největšími výrobci byly AMO (později ZIS) v Moskvě a GAZ v Gorkém. Vozidla ZIS 30. let byly kopiemi amerických Autocar let 1929/30 a GAZ byl ve skutečnosti pokračováním řad Ford A a AA poté, co Dearborn přešel na řady B a BB. Tato vozidla, spolu s místními variantami, tvořila základ vozového parku vojenských vozidel v době, kdy stát začal bojovat s Němci, kteří zemi napadli v červnu 1941. Také obrněná bojová vozidla byla vyvinuta z kopií dovážených modelů, zejména Christie a Vickers-Armstrong. Později následovalo mnoho vlastních konstrukcí.

Hlavními typy motocyklů ve druhé světové válce byly IZ-9 (dvoudobý, 293 cm³), TIZ (nebo TjaS) AM-600 (595 cm³ SV), PMZ-A750 a M-72 (viz níže). Navíc zde byly zabavené modely a řada amerických a britských strojů, které byly dodány na základě dohody o půjčce a pronájmu (zahraniční pomoci).

Smlouva o půjčce a pronájmu hrála životně důležitou roli. USA, Británie a Kanada dodaly více než 20 000 kusů obrněných bojových vozidel. Domácí válečná výroba automobilů a nákladních vozidel čítala 343 624 kusů a byla značně zastíněna 430 000 kusy dovezenými jen z USA. Tato zásilka zahrnovala asi 200 000 dvouuplúnových vozidel 6x4 a 6x6. Bylo také používáno mnoho britských a kanadských nákladních vozidel, mezi nimi typy pro speciální účely, jako byly například pojižděné dílny. První generace poválečných vozidel byla pozoruhodně podobná americkým modelům, jak ostatně uvidíme na následujících stranách.

Je zapotřebí říci, že označení ruských modelů se liší podle přepisu azbuky, např. KrAZ/KRAZ, YaAZ/YAAZ/JaAZ atd. AZ znamená automobilový závod nebo dílna a písmena před nimi označují místo, např. Kremenčug a Jaroslavl'. Také transkripce není mezinárodně univerzální.

Motocykl, samostatný

PMZ-A-750

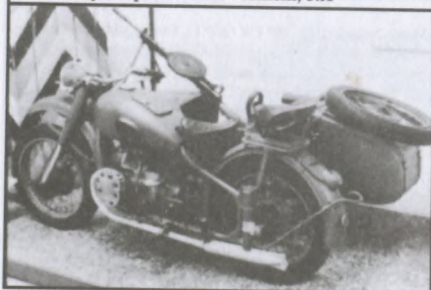


Motor dvouválcový vidlicový, 10 kW (14 k), vzduchem chlazený, 747 cm³, SV; prostřednictvím třířychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný lisovaný ocelový rám. Čtvrteliptické listové péro předního odpružení. Velikost pneumatik 4,50-18. Rozvor 1 395 mm. Celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost 210 kg.

Vyráběl se od roku 1935 do roku 1939, kombinace americké (Indian) a německé (BMW) konstrukce. Vrtání a zdvih 70x97 mm. Maximální rychlost 100 km/h. Také se zadním sedadlem a postranním vozíkem.

Motocykl s postranním vozíkem, 3x1

M-72



Motor dvouválcový plochý, 16 kW (22 k), vzduchem chlazený, 746 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a hřídele poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Trubkový kolébkový rám. Teleskopické odpružení vpředu a vzadu. Velikost pneumatik 3,75 nebo 4,00-19. Rozvor 1 400 mm. Celkové rozměry 2 380x1 590x1 000 mm. Hmotnost samostatného motocyklu 335 kg.

Tento stroj se sériově vyráběl podle vzoru německého BMW od roku 1941/42 až do roku 1956. Na obrázku je pozdější výrobek. Vrtání a zdvih 78x78 mm. Rychlost 96 (bez vozíku 105) km/h.

Automobil, pětímístný, 4x4

GAZ-61-73



Motor šestiválcový, 56 kW (76 k), GAZ, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky (GAZ-AA) a jedno-
stupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna
kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost
pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 855 mm. Celkové rozměry
4 670x1 770x1 905 mm. Hmotnost 1 570 kg.

Odvozený od sedanu 4x2 GAZ-1173, který byl vyvinutý
z modelu GAZ-M1. V roce 1941 bylo pro armádu vyrobeno
181 ks. Varianty zahrnovaly GAZ-61-40 (kabriolet)
a GAZ-61-415 (pick-up); pikapů bylo vyrobeno několik set
kusů.

Automobil, pětímístný, 4x4

GAZ-M-72



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), GAZ, 2 112 cm³, SV;
prostřednictvím tříchlostní převodovky a dvoustupňové pří-
davné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraul-
ické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik
6,50-16. Rozvor 2 710 mm. Celkové rozměry 4 665x1 695x
1 790 mm. Hmotnost 1 560 kg.

Vůz vyráběn v letech 1955–58. Byl vyvinutý ze sedanu
GAZ-M20 Poběda (vítězství) s použitím součástí podvozku
GAZ-69A. Existovala také vrtulí poháněná verze na 4 lyžích.

Automobil, pětímístný, 4x4

GAZ-69A



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), GAZ, 2 112 cm³, SV;
prostřednictvím tříchlostní převodovky a dvoustupňové pří-
davné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraul-
ické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik
6,50-16. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 850x1 750x
1 920 mm. Hmotnost 1 535 kg.

Vůz se vyráběl v Gorkém od roku 1953 do roku 1956, kdy
se výroba přesunula do Uljanovska a označení se změnilo na
UAZ-69. Po roce 1957 se motor změnil na 48 kW (65 k),
2 433 cm³, OHV s označením UAZ-69AM.

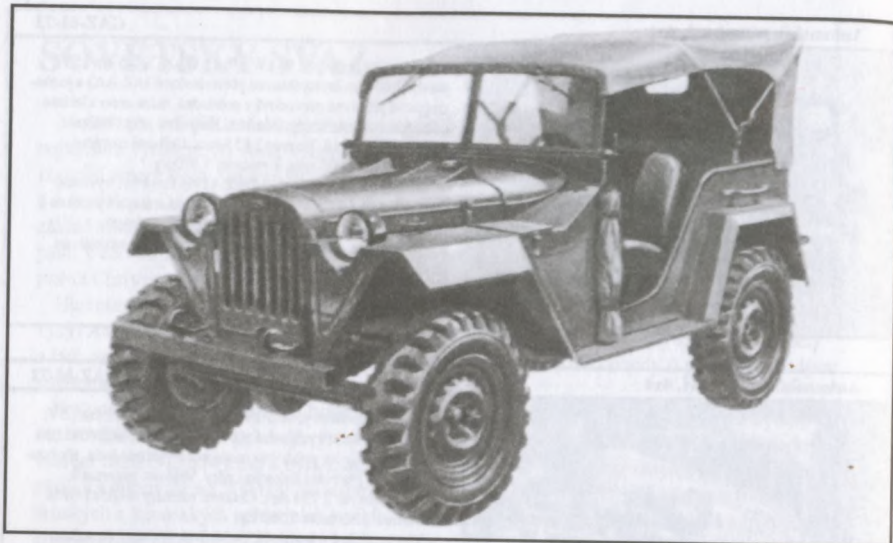
Automobil, pětímístný, 4x4, obojživelný, MAV

GAZ-46



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), GAZ, 2 112 cm³, SV;
prostřednictvím tříchlostní převodovky a dvoustupňové pří-
davné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Lodní
šroub se 3 listy. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery.
Svislý naviják. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 300 mm.
Celkové rozměry 4 930x1 735x1 770 mm. Hmotnost 1 850 kg.

Tento obojživelník, zavedený v roce 1956, měl za vzor ame-
rický Ford GPA (který se také používal), ale využíval mecha-
nické části modelu GAZ/UAZ-69(A). Prototyp (GAZ-O11) byl
na podvozku GAZ-67B.



Automobil, čtyřmístný, 4x4

GAZ-67B

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Sovětskou odpovědí na americký čtvrtunový Jeep 4x4 (kterého mělo být podle smlouvy o půjčce a pronájmu dodáno přes 20 000 ks) byl GAZ-64 (v letech 1941–42 bylo vyrobeno 686 ks). Dále vyvinutý GAZ-67 se objevil v roce 1942, poté byl dále vylepšen na model GAZ-67B. Tyto modely měly rozchod 1 446 místo 1 250 mm pro zvýšení stability a výkonnější motor – 40 kW (54 k) proti 37 kW (50 k). Pro sovětskou armádu a její spojence bylo do roku 1953 vyrobeno celkem 62 843 kusů. Překročilo poměrně hodně vozidel. Tyto podvozky byly použity také pro obrněný automobil BA-64B.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor GAZ s postranními ventily a zdvihovým objemem 3 285 cm³. Výkon 40 kW (54 k) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Jednostupňová přidavná převodovka s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,444:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s listovými péry, 2 čtvrteliptické vpředu a 4 jednoduché nebo dva dvojité kapalinové tlumiče. Pneumatiky 6,50 nebo 7,00-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 70 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 100 mm. Celková délka 3 350 mm, šířka 1 685 mm, výška 1 700 (min. 1 300) mm. Světla výška 200 mm. Hmotnost 1 320 kg, celková hmotnost 1 720 kg.

Nahoře: GAZ-67B. Dole: GAZ-67 (vlevo) a GAZ-67B.



Nákladní automobil, půltunový, 4x4

GAZ/UAZ-69



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), GAZ, 2 112 cm³, SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 3 850x1 850 (včetně náhradního kola) x2 030 mm. Hmotnost 1 525 kg.

Zadní část karoserie měla nebo neměla podélné nebo příčné lavice pro vojáky, nebo byla upravena pro zvláštní účely (včetně spojovacího vozu a vozu pro navádění drátem řízených protitankových střel). V licenci vyráběné v Rumunsku jako M-461 (s převodovou skříní 4 stupně vpřed, 1 vzad).

Nákladní automobil, 0,8 tun, 4x4, valník

UAZ-450



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), UAZ, 2 433 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,40-15. Rozvor 2 300 mm. Celkové rozměry 4 460x2 040x2 030 mm. Hmotnost 1 660 kg.

Model zavedený v roce 1957 se stal řadou vozidel 4x2 a 4x4 s velkým výběrem karoserií, např. sanitních, dodávkových automobilů atd. Model měl mnoho stejných částí jako dobový UAZ-69M a později 469.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, sanitní

GAZ-55



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), GAZ, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy (pouze vzadu). Pérování příčnými listovými pery vpředu, vzadu listová pera čtvrteliptická. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 340 mm. Celkové rozměry 5 425x2 040x2 340 mm. Hmotnost 2 370 kg.

V letech 1938–45 bylo na upravených podvozcích GAZ-AA s měkčím pérováním vyrobeno 9 130 ks. Prostor pro 4 nosítka a 2 přenosné skříně (nebo 2 a 5). Jeden z mnoha typů založených nebo odvozených od vozidla GAZ-AA.

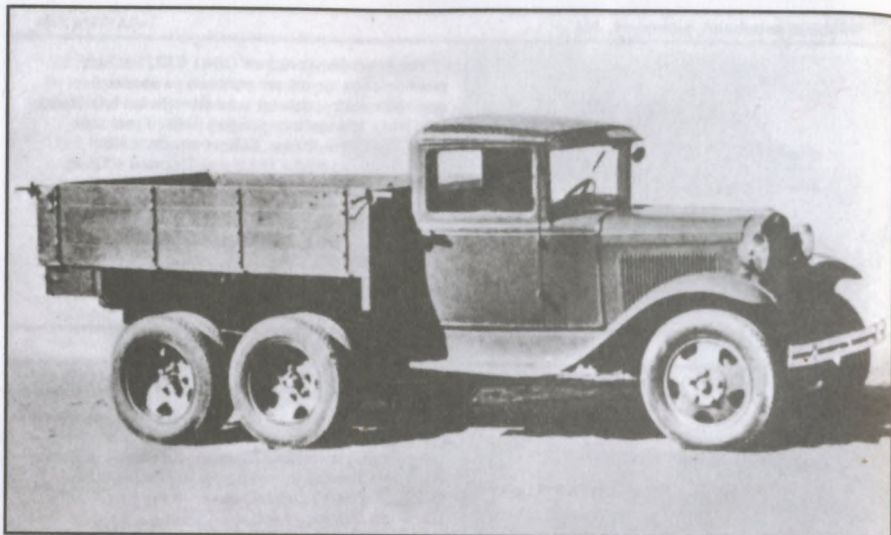
Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

GAZ-MM-V



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), GAZ, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy (pouze vzadu). Pérování příčnými listovými pery vpředu, vzadu listová pera čtvrteliptická. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 340 mm. Celkové rozměry 5 250x2 040x1 900 mm. Hmotnost 1 750 kg.

Velmi zjednodušená vojenská verze vozidla GAZ-AA známá jako „Ruský Ford“. Na obrázku model 1941–42 (některá vozidla měla jediný světlomet a vzadu jednoduché pneumatiky). Výroba let 1943–45 používala obvykle dřevěné dveře kabiny, kovovou střechu a brzdy 4 kol.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4

GAZ-AAA

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vyvinut z vozidla GAZ-AA 4x2, ústavem NAMI (Ústav pro výzkum motorových vozidel a motorů). Sériová výroba probíhala (37 373 ks) od roku 1934 do roku 1943. Vůz známý také jako GAZ-3A nebo GAZ-Timken. K odvozeným variantám patřila spojovací vozidla, protiletadlové podvozky, autobusy (včetně 237 ks velitelské verze), obrněné automobily a kolopásová vozidla. Náklad na silnicích 2 000 kg. V letech 1941–43 byla vyráběna jednoduchá verze se zjednodušeným předkem, bez předních brzd, s jedním světlometem, bez nárazníku, některé modely měly vzadu pouze jednoduché pneumatiky.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový kapalinou chlazený zážehový motor GAZ-M1 s postranními ventily a zdvihovým objemem 3 285 cm³. Výkon 37 kW (50 k) při 2 800 ot/min., v letech 1934–35 29 kW (40 k), kompresní poměr 4,6:1 oproti 4,6:1. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová. Zadní nápravy se šnekovou rozvodovkou. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými příčnými listovými pery vpředu, vzadu obrácenými. Pneumatiky 6,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 100 litrů (včetně čtyřicetilitrové nádrže pod kapotou).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 200 mm. Rozvor zadních náprav 940 mm. Celková délka 5 335 mm, šířka 2 040 mm, výška 1 970 mm. Světla výška 230 mm. Hmotnost 2 475 kg, celková hmotnost 4 625 kg.

Nahoře: valník. Dole vlevo: velitelské vozidlo (1936–45). Dole vpravo: verze 1941 s otevřenou kabinou.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

GAZ-63A



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), GAZ, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Naviják 35 kN (3,5 tuny). Velikost pneumatik 9,75 nebo 10,00-18. Rozvor 3 300 mm. Celkové rozměry 5 800x2 200x2 245 mm. Hmotnost 3 440 kg.

Vůz vyráběný v letech 1948–68, původně (do roku 1949) s kabinou kombinovanou ze dřeva a kovu. Odvozený od GAZ-51 4x2. Hodně používané podvozky s mnoha typy karoserií, včetně pojízdných dílen a raketometů. GAZ-63 byl bez navijáku. Náklad na silnicích 2 000 kg.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x4, valník

ZIS-32



Motor šestiválcový, 54 kW (73 k), ZIS, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 3 810 mm. Celkové rozměry 6 060x2 215x2 330 mm. Hmotnost 3 680 kg.

Prototyp vznikl v roce 1940 (NATI-K2). Tato verze modelu ZIS-5 byla v omezené výrobě v průběhu 2. světové války. Některá vozidla měla motor 65 kW (88 k), kompresní poměr 5,7:1 oproti 4,6:1. Náklad na silnici 3 000 kg.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, valník

GAZ-51A



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), GAZ, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 300 mm. Celkové rozměry 5 525x2 200x2 130 mm. Hmotnost 2 525 kg.

Podvozky GAZ-51 navržené v roce 1938 (náhrada za GAZ-AA) se dostaly do výroby až po válce. Po roce 1955 nesly označení GAZ-51A. Bylo vyrobeno velké množství, také pro nevojenské účely s mnohými typy karoserií. Výroba skončila v polovině 70. let.

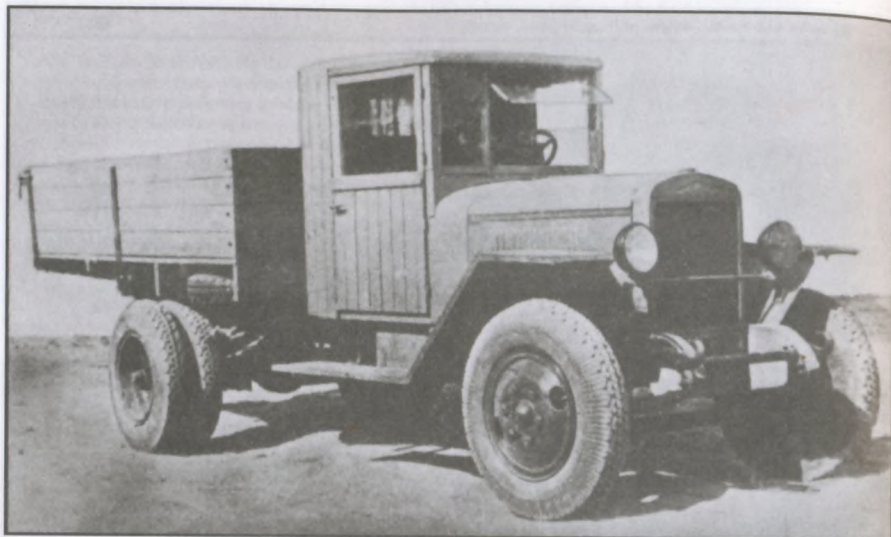
Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, valník

MAZ-502



Motor čtyřválcový, 99 kW (135 k), JaAZ-M204B, 4 650 cm³, dvoudobý vznětový; prostřednictvím pětirychlostní (s rychloběhem) převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 15,00-20. Rozvor 4 520 mm. Celkové rozměry 7 150x2 700x3 025 mm. Hmotnost 7 700 kg.

Vůz odvozený od tahače MAZ-501 z roku 1955. Modely MAZ-502 a -502A (vpředu s navijákem) byly zavedené v roce 1957/58. Všechny byly vyvinuty z MAZ-200 4x2 (z roku 1947). Několik typů karoserií.



Nákladní automobil, třítunový, 4x2

ZIS-5V

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Konstrukce z USA řada ZIS-5 (s mnohými typy karoserií) byla zavedena v roce 1933 a údajně bylo do června 1941, kdy vypukla válka a kdy se objevil ZIS-5V (vojenská verze), dodáno 104 200 kusů. Vozidla byla následně vyráběna též v Uljanovsku (1942) a v Mjassu na Uralu (1942-55; Ural-ZIS), ale také v moskevském závodě (do roku 1948). Jednoduchý model ZIS-5V měl dřevěnou kabinu, pevné bočnice a byl bez předních brzd.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový kapalinou chlazený zážehový motor ZIS-16 s postranními ventily. Zdvihový objem 5 522 cm³. Maximální výkon 56 kW (76 k) při 2 400 ot/min (motor ZIS5: 54 kW (73 k) při 2 300 ot/min s kompresním poměrem 4,6:1 oproti 5,3:1). Suchá dvoulamelová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Zadní náprava s dvojitou redukcí 6,41:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 34x7. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 60 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 810 mm. Celková délka 6 060 mm, šířka 2 235 mm, výška 2 160 mm. Světla výška 250 mm. Hmotnost 3 100 kg, celková hmotnost 6 100 kg.

Nahoře: valník ZIS-5V. Dole vlevo: ZIS-5 se světlometem. Dole vpravo: valník ZIS-5.



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x4, valník

ZIS-6



Motor šestiválcový, 56 kW (73 k), ZIS, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Nápravy se šnekovým převodem. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu dvojitými a obrácenými. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 900 (rozvor zadních náprav 1 080) mm. Celkové rozměry 6 060x2 250x2 160 mm. Hmotnost 4 230 kg.

Vůz vyráběn v letech 1933–45, také s jinými typy karoserií (včetně cisteren, raketometu BM-13 „Kafuša“, světlometu, autobusu). Náklad na kvalitní silnici 4 000 kg.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, pojízdná dílna

ZIS/ZIL-151



Motor šestiválcový, 68 kW (92 k), ZIS121, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 34x7 nebo 8,25-20. Rozvor 4 225 (rozvor zadních náprav 1 120) mm. Celkové rozměry 7 250x2 400x3 150 mm. Celková hmotnost 11 000 kg.

První sovětské sériově vyráběné nákladní vozidlo 6x6 zavedené v letech 1947/48 podle vzoru amerického dvouapůltunového 6x6 s plechovou karoserií IHC. Vyrábělo se do roku 1958. Různé součástky stejné s vozidlem ZIS-150 4x2.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, raketomety BM13

ZIL-151



Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), ZIL, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 225 (rozvor zadních náprav 1 120) mm. Celkové rozměry nejsou známy.

Označení ZIS (nebo ZIS) se stalo ZIL (nebo ZIL), když byl v roce 1957 moskevský Stalinův závod přejmenovaný na Lichačevův. Podvozky ZIL-151A měly vpředu namontovaný naviják. K variantám patřil valník, dílna, skříňová a taháč. Raketomety („Stalinovy varhany“) měly několik verzí.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, obojživelný, BAV

ZIL-485



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), ZIL, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatikým posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-18. Rozvor 4 228 (rozvor zadních náprav 1 120) mm. Celkové rozměry 9 533x2 475x2 635 mm. Hmotnost 7 150 kg.

Vůz vyráběn od roku 1950 podle vzoru GMC DUKW-353 na základě ZIS/ZIL-151. Pozdější model BAVA (ZIL-485A) byl založen na ZIL-157 s pneumatikami 12,00-18, vzduchovými brzdami a dalšími úpravami. Model BAV-B měl synchronizovanou převodovku.



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6

ZIL-157K

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

V roce 1958 vylepšená řada ZIL-157K nahradila ve výrobě ZIL-151. Opět existovalo mnoho variant, včetně pojízdných dílen, cisteren, raketometů, mostních vozidel, požárních vozidel a vozidel na odklizení sněhu. Charakteristický byl centrální systém dohušťování pneumatik (původně prostřednictvím vnějšího potrubí, později integrovaný do nábojů kol). Naviják vpředu byl na přání. Nabízený byl také na export a pro nevojenské účely. Po roce 1978 byla některá vozidla zpětně přepracována pro vznětový motor 81 kW (110 k) (ZIL-157KD). Po roce 1962 bylo vozidlo nahrazené modelem ZIL-131.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový kapalinou chlazený zážehový motor ZIL s postranními ventily. Zdvihový objem 5 522 cm³. Maximální výkon 80 kW (109 k) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (synchronizovaná, s přímým převodem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,67:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 12,00-18. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 215 litrů. Naviják (byl-li namontován) 45 kN (4,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 225 mm. Rozvor zadních náprav 1 120 mm. Celkové rozměry 6 725x2 340x2 360 mm. Světla výška 310 mm. Hmotnost 5 540 kg, celková hmotnost 10 450 kg.

Nahoře: valník ZIL-157K. Dole vlevo: ZIL-157KD. Dole vpravo: taháč ZIL-157KV (B).



Nákladní automobil, osmitunový, 6x4, valník

JaG-10



Motor šestiválcový, 68 kW (93 k), Hercules YXC, 7 022 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Nápravy se šnekovým převodem. Mechanické brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 40x8. Rozvor 4 800 mm. Celkové rozměry 6 985x2 337x2 540 mm. Hmotnost 5 680 kg.

Vůz se vyráběl v Jaroslavi od roku 1932 do roku 1945, v průběhu války výhradně pro vojenské účely jako těžké nákladní vozidlo. Mnoho podvozků bylo použito pro protiletadlové kanony. Známe také jako „Jagio“.

Nákladní automobil, sedmitunový, 6x6, valník

JaAZ-214

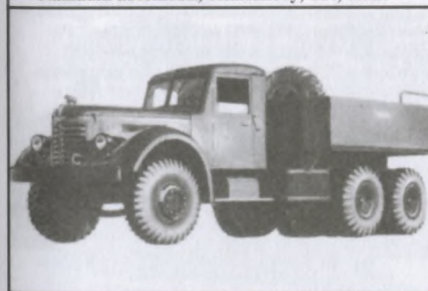


Motor šestiválcový, 151 kW (205 k), JaAZ 206B, 6 972 cm³, dvoudobý vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Pod karoserií naviják 80 kN (8 tun). Velikost pneumatik 15,00-20. Rozvor 5 300 (rozvor zadních náprav 1 400) mm. Celkové rozměry 8 530x2 700x 3 170 mm. Hmotnost 12 300 kg.

Toto těžké vozidlo debutovalo v roce 1956 a bylo zkonstruováno v několika verzích, včetně tahače. V letech 1959/60 byla výroba přesunuta do Kremenčugu s novým označením KrAZ-214 (atd.).

Nákladní automobil, osmitunový, 6x4, tahač

JaAZ-210G



Motor šestiválcový, 121 kW (165 k), později 147 kW (200 k), JaAZ 206, 6 972 cm³, dvoudobý vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Pod kabinou naviják 120 kN (12 tun). Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 788 (rozvor zadních náprav 1 400) mm. Celkové rozměry 7 375x2 650x2 575 mm. Hmotnost 12 360 kg.

Tahač pro těžké a třinápravové podvalníky, byl srovnatelný s americkou soupravou M19. Vyráběl se od konce 40. let do roku 1958.

Nákladní automobil, dvanáctitunový, 6x4, valník

JaAZ-210

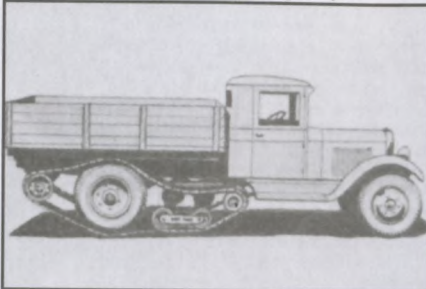


Motor šestiválcový, 121 kW (165 k), JaAZ 206, 6 972 cm³, dvoudobý vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 5 750 (rozvor zadních náprav 1 400) mm. Celkové rozměry 9 660x2 650x2 575 mm. Hmotnost 11 300 kg.

Byl zaveden v roce 1948 jako jeden model řady, k ostatním patřily modely JaAZ-210A (kovová karoserie, za kabinou naviják), -210G (viz předcházející popis), -210D (tahač) a -210E (sklápeči vzad). Motory byly kopiemi amerického GM-671.

Tahač, dvou- až třítunový, kolopásový

ZIS-33



Motor šestiválcový, 54 kW (73 k), ZIS-5, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 810 mm. Celkové rozměry 6 060x2 240x2 170 mm. Hmotnost 4 585 kg.

V zásadě vozidlo ZIS-5 vybavené pomocným podvozkem, vloženými koly a pásy. Určené hlavně pro provoz na sněhu, pod předními koly mohlo být vybavené lyžemi. Zatížení pásů 0,46 kg/cm². Vyráběl se v letech 1939–41.

Tahač, 1,2 tuny, kolopásový

GAZ-60

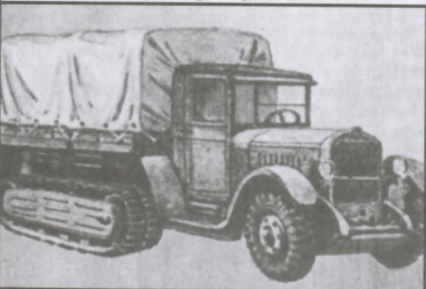


Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), GAZ M1, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné pásy. Mechanické brzdy. Pérování příčnými listovými péry (pouze vpředu). Šířka pásů 390 mm. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor (ke středu podvozků) 3 340 mm. Celkové rozměry 5 335x2 360x2 100 mm. Hmotnost 3 520 kg.

Konverze dobového modelu GAZ-AA. Znázorněný s lyžemi pod předními koly. Zatížení pásů 0,21 kg/cm². Maximální rychlost 35 km/h. Poloměr otáčení 7,6 m. 1938–42. Některé byly vybaveny protiletadlovým kulometem.

Tahač, 2,2 tuny, kolopásový

ZIS-22



Motor šestiválcový, 54 kW (73 k), ZIS-5, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněné pásy. Konečný rozvod řetězy. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Šířka pásů 390 mm. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor (ke středu podvozků) 3 810 mm. Celkové rozměry 6 060x2 400x2 230 mm. Hmotnost 4 660 kg.

Po modelu ZIS-5 s kolopásovou verzí francouzské firmy Somua se v roce 1938 objevil ZIS-22, v roce 1939 následoval trochu vylepšený ZIS-22M. Maximální rychlost 35 km/h, poloměr otáčení 9 m, zatížení pásů 0,27 kg/cm².

Tahač, 2,2 tuny, kolopásový

ZIS-42M



Motor šestiválcový, 62,5 kW (85 k), ZIS-16, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné pásy. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Šířka pásů 415 mm. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor (ke středu podvozků) 3 810 mm. Celkové rozměry 6 095x2 360x2 950 mm. Hmotnost 4 330 kg.

Vylepšená verze ZIS-42 (která měla motor ZIS-5, 54 kW (73 k)). Obou typů bylo v letech 1942–44 vyrobeno celkem 5 931 ks. Oba byly založené na typu ZIS-5V. Užitečný náklad v terénu 1 750 kg.

Tahač, pásový, dělostřelecký

ČTZ-S-65 Stalinee



Motor čtyřválcový, 55 kW (75 k), ČTZ M-17, 13 540 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky spojený s rozvodovkou poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Šířka pásu 500 mm. Celkové rozměry 4 090x2 415x2 800 mm. Hmotnost 11 200 kg.

V továrně v Čeljabinsku, na východ od Uralu, se tento traktor vyráběl do roku 1941, hlavně pro ozbrojené složky (37 626 ks). Armáda měla také verze s karoserií nákladních vozidel (S-2). SG-65 měl generátor plynu z pevných paliv. Vyvinutý z modelu S-60 let 1933–37, který měl vzor v americkém vozidle Caterpillar 60.

Tahač, pásový, lehký

STZ-5-2TB



Motor čtyřválcový, 38 kW (52 k), STZ IMA, 7 460 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňového přidavného převodu poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Výkyvné tandemové nápravy s vinutými pružinami. Šířka pásu 310 mm. Celkové rozměry asi 3 800x1 900x2 200 mm. Hmotnost asi 6 000 kg. Tažná síla 35 kN (3,5 tuny).

Karoserie nákladního vozidla na traktoru STZ-NATI z let 1937–42. Ve Stalingradských traktorových dílnách (STZ) bylo vyrobeno asi 7 000 ks. Také s karoserií pojízdné dílny, rakety a metu a s obrněnými nástavbami. Němci používali ukořistěné kusy jako „CT3-601(r)“.

Tahač, pásový, střední

ChPZ Kominternu



Motor šestiválcový, 96 kW (130 k), údaje nejsou známy; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Podvozek tanku T-12 (později T-24). Namontovaný elektrický naviják. Šířka pásu 360 mm. Celkové rozměry asi 6 000x2 500x3 100 mm. Hmotnost 10 500 kg. Tažná síla 140 kN (14 tun).

V charkovských lokomotivních dílnách bylo v letech 1934–41 vyrobeno přes 2 000 ks. Kabina vozidla ZIS-5. Tahač používaný hlavně k tažení děl, např. kanonové houfnice 152 mm. Maximální rychlost 30 km/h.

Tahač, pásový, těžký

ChPZ Vorošilovec



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 257,5 kW (350 k), V-2V, 38 880 cm³ vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Nůžkový typ podvozkových vozíků se šroubovými tlačnými pružinami. Namontovaný elektrický naviják. Celkové rozměry asi 6 000x2 500x2 900 mm. Hmotnost 15 000 kg. Tažná síla 220 kN (22 tun).

Traktor zavedený v roce 1939. Poté co bylo vyrobeno asi 230 ks, byla výroba přesunuta do Stalingradu (STZ). Tam se vyráběly až do srpna 1941. Němci ukořistěné kusy používali jako „Stalin 607(r)“.

Tahač, pásový, lehký

STZ Komsomolec

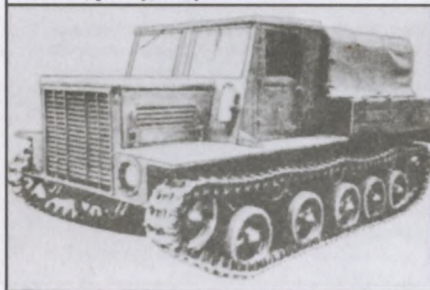


Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), GAZ-AA, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Šířka pásu 200 mm. Celkové rozměry 3 450x1 860x1 400 (min.) mm. Pancíř 6–16 mm. Hmotnost 4 500 kg.

V letech 1937–41 bylo vyrobeno asi 4 000 ks jako částečně obrněné dělostřelecké tahače. Nástavba a sedadla pro šestičlennou osádku se daly sklopit. Vpředu kulomet. Používaný pro tažení lehkých protitankových kanonů a k jiným účelům. Německé označení bylo „I.gp.Art.S.630(r)“.

Tahač, pásový, lehký

Ja-12



Motor čtyřválcový, 81 kW (110 k), GM 471, 4 655 cm³, dvoudobý vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavešení se zkrutnou tyčí z lehkého tanku T-60. Šířka pásu 300 mm. Celkové rozměry 4 890x2 400x2 200 mm. Hmotnost 6 500 kg. Tažná síla 80 kN (8 tun).

Tento traktor byl zavedený v roce 1943 a vyráběl se do roku 1945. Celková výroba 1 666 ks. Motory byly dodávány USA podle dohody o půjčce a pronájmu. Ja-13F byla verze se zážehovým motorem. Po válce byl nahrazený M-2, který vypadal podobně.

Tahač, pásový, střední

AT-S



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 184–202 kW (250/275 k), V-54T, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavešení se zkrutnou tyčí. Šířka pásu 400 mm. Celkové rozměry 5 870x2 570x2 580 mm. Hmotnost 12 000 kg. Tažná síla 160 kN (16 tun).

Tahač zavedený v roce 1954 se čtyřdvéřovou sedmimístnou kabinou. Používaný k dělostřeleckému tažení a k různým zvláštním účelům, např. vícenásobný raketomet (BM-24). Sloužil v několika zemích, včetně Finska.

Tahač, pásový, těžký, zákopový

BTM/ETR-409



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 305 kW (415 k), A-401, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavešení se zkrutnou tyčí. Šířka pásu 508 mm. Celkové rozměry (v cestovním režimu) 7 350x3 200x4 300 mm. Hmotnost 26 500 kg.

Jedna z několika bojových ženijních verzí těžkého pásového traktoru AT-T, který se objevil poprvé v roce 1950. Podvozky se vyráběly v Charkově, z velké části na základě tanku T-54. Kabina byla širší verzi té, která byla použita na vozidlech ZIL.

Obrněný automobil, 4x2, lehký

GAZ/Vykinskij BA-20M



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 k), GAZ, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 845 mm. Celkové rozměry 4 350x1 770x x2 150 mm. Hmotnost 2 300 kg.

Model BA-20, založený na podvozku osobního automobilu GAZ-M1 z let 1936–40, byl zaveden v roce 1936. Měl svařovaný pancíř 6 mm a v otočné věži 1 kulomet. Osádka 3. Model BA-20M byl trochu vylepšený a vyráběl se od roku 1938 do roku 1941.

Obrněný automobil, 4x4, lehký

GAZ BA-64B



Motor čtyřválcový, 40 kW (54 k), GAZ, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pěrování listovými péry, vpředu s dvojitými čtvrteliptickými. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 100 mm. Celkové rozměry 3 660x1 680x1 900 mm. Hmotnost 2 425 kg.

Tento model známý jako „Bobik“ byl založený na podvozku terénního automobilu GAZ-67B. Starší model (1942 BA-64) byl na užších podvozcích GAZ-64 a neměl věž. Pancíř 610 mm. Výzbroj 1 kulomet. Vyráběl se v letech 1943–45.

Obrněný automobil, 6x4, těžký

GAZ/Ižorskij BA-3



Motor čtyřválcový, 40 kW (50 k), GAZ, 3 285 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pěrování příčnými listovými péry vpředu, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 200 (rozvor zadních náprav 940) mm. Celkové rozměry 4 450x2 100x2 470 mm. Hmotnost 6 000 kg.

BA-3 byl zaveden v roce 1934 a brzy nahrazen BA-6, který byl trochu vylepšený. V roce 1938 se objevil BA-10, který už byl značně upravený. Automobil se vyráběl až do roku 1942. Hlavní zbraň byl kanon 45 mm. Existovaly různé odvozené typy.

Obrněný automobil, 6x4, těžký

ZIS/Ižorskij BA-11



Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), ZIS-16, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pěrování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 3 900 (rozvor zadních náprav 1 080) mm. Celkové rozměry 5 500x2 000x2 080 mm. Hmotnost 8 130 kg.

Ačkoliv měl tento velký vůz (s pancířem 13 mm) nahradit BA-10, byl vyráběn pouze v omezeném množství. Některé kusy měly vznětový motor (BA-11D). Osádka 4. Výzbroj kanon 45 mm a 2 kulometry.

Obrněný automobil, 4x4

GAZ BTR-40



Motor šestiválcový, 57 kW (78 k), GAZ-40, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Samosvorné diferenciály. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Samonosná nástavba. Navíják 45 kN (4,5 tuny). Velikost pneumatik 9,75 nebo 10,00-18. Rozvor 2 700 mm. Celkové rozměry 5 500x2 000x1 830 mm. Hmotnost 5 300 kg.

Vozidlo ovlivněné americkým průzkumným automobilem M3-A1 (podle dohody o půjčce a pronájmu dodáno 3 340 ks). BTR-40 byl zařazený do výroby v roce 1948 jako průzkumné vozidlo a obrněný transportér. Byl zkonstruován na podvozku vozidla GAZ-63A.

Obrněný průzkumný automobil, obojživelný, 4x4

GAZ BTR-40P/BRDM



Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), GAZ-40P, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Při plavbě pohon vodomety. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-18. Rozvor 2 800 mm. Celkové rozměry 5 700x2 250x2 290 mm. Hmotnost 5 600 kg.

Vyráběl se od roku 1957, po roce 1958 s pancéřovou střechou (BRD-M1). Do roku 1968 bylo vyrobeno asi 10 000 ks pro sovětskou armádu a satelity (na obrázku vozidlo NDR). Pod podlahou měl nastavitelná podpůrná kola (2 na každé straně). Existovalo několik odvozených vozidel.

Obrněný transportér, 6x6

ZIS BTR-152



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), ZIS-123, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 835 (rozvor zadních náprav 1 120) mm. Celkové rozměry 6 550x2 320x2 050 mm. Hmotnost 6 340 kg.

Obrněný transportér zavedený v roce 1950 používal součástky vozidla ZIS/ZIL-151 6x6. Transportér měl nahore otevřenou nástavbu z pancíře 715 mm. K odvozeným typům patřil vůz palné podpory BTR-152A, podpora, a velitelské vozidlo -152B.

Obrněný transportér, 6x6

ZIS BTR-152V1



Motor šestiválcový, 81 kW (110 k), ZIL-123, 5 522 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Navíják 45 kN (4,5 tuny). Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 12,00-18. Rozvor 3 835 (rozvor zadních náprav 1 120) mm. Celkové rozměry 6 830x2 320x2 700 mm. Hmotnost 7 050 kg.

Vývoj z BTR-152 s většími pneumatikami s centrální regulací tlaku. Osádka 2 + 17. BTR-152K měl pancíř i nahore. K dalším variantám patřila velitelská vozidla.

Tank, lehký

T-60



Motor šestiválcový, 51,5 kW (70 k), vřadu, GAZ-202, 3 485 cm³, SV: prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (GAZ-AA) poháněná přední hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Odpružení typu Christie s vinutými pružinami. Šířka pásu 260 mm. Celkové rozměry 4 100x2 350x1 750 mm. Hmotnost 5 800 kg.

V letech 1941–42 bylo vyrobeno 6 022 ks. Pozdější modely měly 62,5 kW (85 k) motor GAZ-203, disková kola a ostatní úpravy. Hlavní výzbrojí byl kanon 20 mm. Osádka 2. Pancíř max. 20 (později 35) mm. Byl nahrazen vylepšeným T-70, který měl 2 motory GAZ-202, každý pohánějící jeden pás.

Tank, lehký

T-26



Motor čtyřválcový, 67 kW (91 k), vřadu, licenčně vyráběný, vzduchem chlazený Armstrong-Siddeley; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná přední hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Šířka pásu 230 mm. Celkové rozměry 4 880x3 410x2 410 mm. Hmotnost 10 500 kg.

Zobrazený T-26S z roku 1939 byl jedním z dlouhé řady tanků podle vzoru britského šestitunového tanku Vickers-Armstrong. V letech 1931–41 bylo vyrobeno celkem asi 12 000 ks. Bylo provedeno hodně vylepšení a existovalo několik odvozených verzí. T-26S měl kanon 45 mm a pancíř 6–25 mm.

Tank, lehký, rychlý

BT-5



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vřadu, 257,5–294 kW (350–400 k), licenčně vyráběný Liberty M-5; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola (nebo poslední silniční kola). Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásu 260 mm. Celkové rozměry 5 580x2 230x2 250 mm. Hmotnost 11 500 kg.

Pancíř 6–13 mm. Hlavní výzbroj kanon 45 mm. Kopie amerického Christie z roku 1930 (přestavitelného na kolovou nebo pásovou konverzi). Dále ve 30. letech vyvíjený; do roku 1941 bylo vyrobeno asi 7 000 ks, řada končila typy BT-7 a -8, který měl vznětový motor V12.

Tank, těžký

KV-85



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vřadu, 405–441 kW (550–600 k), V-2, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Šířka pásu 650 mm. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Celkové rozměry 8 600x3 250x2 900 mm. Hmotnost 42 500 kg.

Tank KV pojmenovaný po maršálu Klimentu Vorošilovovi byl navržený 1938/39 jako náhrada T-35. Během výroby bylo zavedeno mnoho úprav. Tento model z roku 1943 měl novou věž s kanonem 85 (proti 76,2) mm. Jedna z variant KV-2 měla velmi vysokou věž s houfnicí 152 mm.



Tank, střední

T-34

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tank navržený a postavený v prototypu v letech 1939–40. Když Němci v roce 1941 napadli zemi, bylo připraveno asi 1 200 kusů. Do roku 1945 bylo údajně vyrobeno téměř 40 000 kusů, většina v „Tankogradu“ (populární jméno Čeljabinska na východ od Uralu, kam byly evakuovány dvě továrny z Leningradu a Charkova, aby spojily své síly s ČTZ). Po válce jich bylo vyrobeno ještě více. I když T-34 byl hrubě vyrobený a jednoduchý, byl velmi efektivní kombinací různých vlastností, včetně šikmého pancíře a vznětového motoru. K odvozeninám patřila samohybná děla SU-85 a -100.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vzadu motor V-234, dvanáctiválcový, kapalinou chlazený vznětový vidlicový. Zdvihový objem 38 880 cm³. Maximální výkon 368 kW (500 k) při 1 800 ot/min. Suchá vícelamelová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon předních hnacích kol. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavěšení typu Christie s vinutými pružinami v bocích nástavby. Šířka pásu 825 mm. Elektrická soustava 12/24 V. Objem paliva 450 (později 650) litrů. Pancíř 15–45 mm. Osádka 4. Hlavní kanon 76,2 mm (T-34/85; od konce roku 1943 kanon 85 mm v nové věži).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Celková délka 5 920 mm (bez děla), šířka 2 950 mm, výška 2 600 mm. Hmotnost 26 500 kg.

Nahoře: T-34/76. *Dole:* T-34/85 a (vpravo) samohybné dělo SU-100 100 mm.



Tank, těžký

IS-1

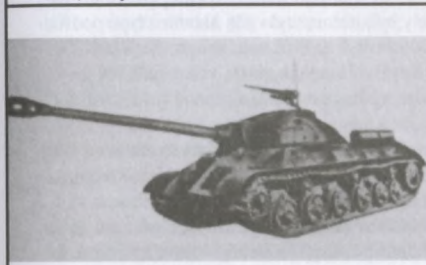


Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 382 kW (520 k), V-2-IS, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásu 650 mm. Celkové rozměry 9 900x3 080x2 730 mm. Hmotnost 46 000 kg.

Tank pojmenovaný po Josefu (Iosif) Stalinovi se poprvé objevil v roce 1943 s kanonem 85 mm. Typ IS-1B měl kanon 100 mm. IS-2 měl šikmý (nikoliv stupňovitý) přední pancíř a mocný kanon 122 mm. Pancíř 20–160 mm.

Tank, těžký

IS-3



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 382 kW (520 k), V-11, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásu 650 mm. Celkové rozměry 9 850x3 200x2 450 mm. Hmotnost 46 500 kg.

Tento upravený model s kanonem 122 mm byl zavedený v roce 1945 k doplnění IS-2. Výroba zůstala omezená. Po válce se používal až do nahrazení modelem T-10 (IS-8) v 60. letech. Těžké tanky byly poté zrušeny.

Dělo samohybné, 152 mm

ISU-152



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 382 kW (520 k), V-2-IS, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Šířka pásu 650 mm. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Celkové rozměry 9 040x3 070x2 450 mm. Hmotnost 46 000 kg.

Dělo podobné dřívějšímu SU-152 (na podvozku tanku KV-1), ale rozeznatelné podle kratší hlavní děla s úšovou brzdou. Tato zbraň byla založená na podvozku IS-2. Šlo o nejtěžší sovětské samohybné dělo ve 2. světové válce. Pancíř 20–90 mm.

Tank, střední

T-54



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 382 kW (520 k), V-2-54, 38 880 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Planetový systém řízení. Šířka pásu 580 mm. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Celkové rozměry 9 180x3 270x2 750 mm. Hmotnost 36 500 kg.

Konstrukce tohoto poválečného středního tanku s kanonem 100 mm byla zahájena v roce 1945. Do konce 50. let byly vyrobeny desítky tisíc kusů, pak se objevil vylepšený T-55. Oba typy se staly vůbec nejpočetnějšími typy tanků. Vyráběly se také v jiných státech.

SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ

Tak jako ve většině průmyslových zemí, i ve Spojených státech amerických začala historie motorizace armády asi na přelomu století. V průběhu první světové války vyrobil soudobý automobilový průmysl velké množství vozidel pro americké ozbrojené síly a jejich spojence. Existovaly dokonce standardizované modely (jmenovitě třída B nákladních vozů „Liberty“), jejichž výroby se zúčastnilo několik výrobců.

V průběhu 20. a většiny 30. let musela armáda kvůli rozpočtovým omezením vystačit s upravenými a přeměněnými typy první světové války doplněnými malými sériemi levných civilních typů. Mnohá těžší nákladní vozidla se montovala přímo v dílnách jednotek „Quartermaster Corps“ (Týlové správy).

V letech 1937/38, s přibývajícími válečnými mračky, bylo zakoupeno více (upravených) konvenčních typů a v roce 1939 změnilo Ministerstvo války politiku v oblasti nákupu vozidel tak, že uznalo potřebu standardizace. Taktická vozidla pro běžné účely byla zařazena do pěti hlavních typů podvozků: půl-, jedenapůl-, dvouapůl-, čtyř- a sedmiapůltunových. Byl specifikován pohon všech kol (4x4 a 6x6) a typy karoserií musely být zaměnitelné. Když v Evropě propukla válka, na USA se obrátilo několik států s žádostí o velké množství vozidel, většinou na základě dohod typu „cash and carry“ – zaplat a odvez si. Viz *Wheels & Tracks*, č. 1.

V březnu 1941 vláda schválila zákon o půjčce a pronájmu, který byl založený na teorii, že Spojenci sloučením svých zdrojů dokážou vyhrát válku rychleji a levněji, než kdyby se USA pokusily působit samostatně. Podle této dohody USA půjčovaly nebo darovaly spojencům vojenskou výzbroj všeho druhu výměnou za použití vojenských základů a zařízení, ale také za „obrácenou dohodu o půjčce a pronájmu“. USA nakonec do roku 1945 dodaly materiál a služby 44 státům v celkové hodnotě přes 42 miliard dolarů. Mezitím se v prosinci 1941 USA přímo zapojily do války a také potřebovaly velké množství vybavení. Následkem toho byly pro dodávky Spojencům zavedeny některé alternativní typy vozidel (např. dvouapůltunový, šestikolový Studebaker místo výrobku GMC). Také v některých kategoriích vozidel pro námořní pěchotu a námořnictvo USA a dalších musely vzniknout ekvivalenty (např. International 4x4 a 6x6). Jedním z největších zákazníků byl Sovětský svaz s více než 400 000 vozidly (včetně obrněných bojových vozidel) a s mnohým dalším americkým vybavením pro boj proti nacistickému Německu.

I když existovalo množství amerických značek, modelů a typů vozidel, většina taktických nákladních vozidel byla vybraného rozsahu typové klasifikace (i když s mnoha variantami a podvariantami), jmenovitě vozidla lehká (čtvrttunová až jednotunová), střední (jedenapůltunová), středně těžká (jedenapůl až třítunová) a těžká (třítunová a větší). Středně těžká nákladní vozidla byla nejtěžšími typy, které se mohly vyrábět sériově, a nikoliv jen montovat ze součástí menších výrobců. Navíc zde byly automobily, motocykly, sanitní vozy, jeřáby, tahače, přívěsy atd. a samozřejmě i bojová vozidla. Netaktické typy byly označovány jako administrativní vozidla.

Týlové služby (Quartermaster Corps) byly zodpovědné za přepravní potřeby americké armády (včetně amerických leteckých sil) do srpna 1942. Po tomto datu přešla tato zodpovědnost na Ministerstvo služeb, které převzalo péči o bojová vozidla a pásové tahače. Uživatelská oddělení nebo služby byly zodpovědné za speciální tahače. V roce 1943 byla zodpovědnost za komerční typy pomalých pásových tahačů (s rychlostí maximálně 19,3 km/h) předána ženijním jednotkám, které byly hlavními uživateli tohoto typu (a které jich v průběhu druhé světové války získaly přes 82 000 kusů).

Jeden způsob, kterým se dá většina, ne-li všechna vozidla americké armády identifikovat, je určení podle skupinového čísla SNL. SNL znamená standardní nomenklaturní seznam, např. katalog součástí (ORD 7, 8, 9). Skupina G platila pro motorová vozidla a každý typ měl své vlastní číslo, které bylo na výrobním štítku vozidla i v příslušné literatuře s ním dodávané. V tomto průvodci se o tomto čísle G, kde to připadá v úvahu, obvykle zmiňujeme na konci údajů o vozidle.

Asi od roku 1930 do poloviny 50. let používala americká armáda v zásadě stejný systém číselné registrace. První číslice nebo první dvě číslice označovaly typ vozidla, ostatní číslice byly pořadový-

mi čísla. Až do počátku 40. let byla před číslem předpona písmene „W“ (zastupující Ministerstvo války); „U“ a „X“ byla používána na vozidlech obrácené dohody o půjčce a pronájmu v Austrálii a Británii a písmeno „SA“ za čísla se objevovalo na vozidlech pro rušení vysílání. Číselné označení typů používané na vozidlech před rokem 1942: 2 - otevřené dodávkové automobily (utility, čtvrt- až jednotunové); 3 - lehké (1,25 t až dvoutunové); 4 - střední (dvouapůl- až čtyřtunové); 5 - těžké (pětītunové a větší). Po roce 1942 byla celá řada předpon:

- 0 přívěsy a návěsy všech velikostí, kromě přívěsů pojízdných kuchyní
- 00 vozidla údržby všech velikostí (lehké opravy, opravy malých zbraní; také odtahová a vyprošťovací vozidla)
- 1 automobily, osobní, pro 2 až 7 osob (např. sedany)
- 10 přívěsy, pojízdné kuchyně, opatřené motorem, jedenapůltunové
- 2 vozidla lehká, půltunová až jednotunová (pikapy atd.)
- 20 vozidla průzkumná všech velikostí (včetně univerzálních atd.) a autobusy
- 3 vozidla střední, jedenapůltunová (4x2, 4x4, 6x6)
- 30 tanky všech velikostí a některá speciální vozidla založená na tanku
- 4 vozidla středně těžká, dvouapůltunová a těžší, těžká do a včetně čtyř- až pětītunových
- 40 vozidla pásová a kolopásová (pro přepravu nákladů, kladení kabelů a bojová, kromě tanků)
- 5 vozidla těžká a tahače, pětītunová a větší, všechny typy
- 50 vozidla požární (požární a odtahová) všech velikostí
- 6 motocykly a skútry (samostatné, s postranním vozíkem, motorové tříkolky)
- 60 vozidla speciální, technická (spojovací, kanceláře, generátory, světlomety, vzduchové kompresory, sterilizační, čistící vodu a podobná) a obrněné automobily
- 7 sanitní, terénní i silniční typy všech velikostí
- 70 obojživelná vozidla
- 8 tahače, kolové (lehké, střední a těžké)
- 80 vozidla cisternová, kropicí a s palivovou cisternou všech velikostí
- 9 tahače, kolopásové a pásové (lehké, střední a těžké)

Vozidla vyvinutá pro zásobovací službu americké armády, nebo přímo jí, dostala obvykle číslo s předponou „T“ (experimentální) nebo „M“ (standardizovaný model). Tato čísla měla často příponu „E“ nebo „A“ s dalším číslem, mělo-li vozidlo experimentální nebo standardizovanou úpravu. Proto mohl být určitý typ vyvinut jako třeba T1 a stát se M1, když byl přijat jako standard své třídy. Když byl pak například vybavený experimentálně odlišným motorem, stal se známý jako M1E1, a když byl jako takový standardizovaný, výrobní model dostal označení M1A1 atd.

Spojovací jednotky měly řadu „K-čísel“ k identifikaci určitých modelů (např. nákladní automobil, pěti- až šestītunový, 4x4, dodávkový automobil, K30) a armádní letecké jednotky používaly podobný systém, ale s různými písmeny jako předponami (A, C, E, F, J, L, N).

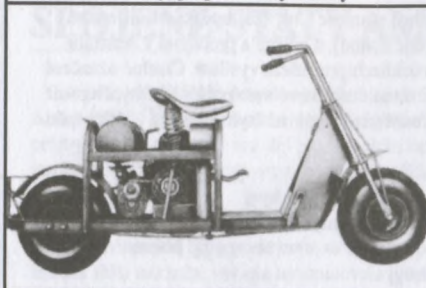
Koncem 40. let byla vyvinuta ve třídách třičtvrtě- a dvouapůltunových nová taktická vozidla. Jejich výroba byla urychlena Korejskou válkou. Novým čtvrttunovým vozidlem Jeep té doby byl Willys MC. Standardizovaný jako M38 byl militarizovaným civilním modelem, který byl brzy nahrazen novým vojenským M38A1 (Willys MD). Třída jedenapůltunová postupně zmizela a čtyř-, šesti- a sedmiapůltunová 6x6 byla nahrazena novou skupinou pětītunových 6x6, i když větší vozidla připomínala sérii M dvouapůltunových 6x6. Tato poválečná generace čtvrt- až pětītunových vozidel zůstala ve výrobě i ve službě po několik desetiletí.

Zdaleka největší částí zachovalých vojenských vozidel jsou modely výše uvedených kategorií z druhé světové války. Nejenže byly dobře vyrobené a bylo jich velké množství, ale jejich výroba a dlouhodobá pasivní služba v silách NATO měla za následek vysoký stupeň uchování.

Zpracování v této kapitole zahrnuje hlavně standardní všeobecné účelové modely a modely se zvláštním vybavením, plus široký výběr typů se zvláštním účelem, včetně hlavních obrněných bojových vozidel. Experimentální modely se příležitostně objevují v časopise *Wheels & Tracks*, příkladem jsou těžká vozidla 6x6, 8x8 a odtahové vozy v číslech 1, 2, 12 a 14.

Skútr, motorový, přepravovaný letecky

Cushman 53 Autoglide

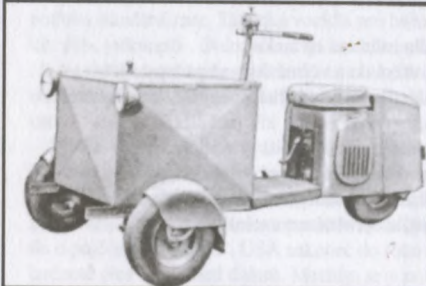


Jednoválcový motor, 3,4 kW (4,6 bhp), vzduchem chlazený Husky 17M71, 244 cm³ (14,9 cid), SV; prostřednictvím odstředivé spojky, dvourychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanická brzda (pouze vřadu). Žádné odpružení. Velikost pneumatik 6,00-6. Rozvor 1 448 mm (57 in). Celkové rozměry 1956x584x 965 mm (77x23x38 in). Hmotnost 116 kg (255 lb).

Motocykl byl standardizován v březnu 1944. V letech 1944-45 bylo vyrobeno 4 734 ks. Číslo USA mezi 6127167 a 6137656. Kroužky pro připojení padáku a zadní závěsný hák. Existovala také verze s postranním vozíkem (modely 32, 34; 1943-44). Po válce výroba pokračovala jako 53A. G683. Viz *Wheels & Trucks*, č. 3.

Skútr, motorový, přeprava balíků

Cushman 39 Package Kar

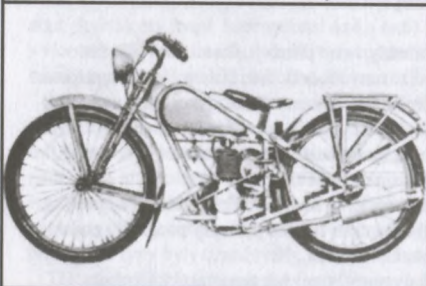


Jednoválcový motor, 3 kW (4 bhp), vzduchem chlazený Cushman 10M71, 244 cm³ (14,9 cid), SV; prostřednictvím odstředivé spojky, dvourychlostní převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Velikost pneumatik 4,00-8. Rozvor 1 575 mm (62 in). Celkové rozměry 2 337x1 143x 1 168 mm (92x45x46 in). Hmotnost 188 kg (415 lb), celková hmotnost 363 kg (800 lb).

V letech 1943-44 bylo vyrobeno přes 600 ks (G672). V 50. letech se znovu objevil jako 67P (s volantem a odkrytým motorem, G762). Ještě později firma Cushman dodala těžší dvouválcové typy s místem pro řidiče vpředu, ale také jako 4x2.

Kolo motorové, přepravované letecky

Simplex G-A-1 Servi-Cycle



Jednoválcový motor, 1,5 kW (1,6 bhp), Simplex, vzduchem chlazený, dvoudobý, 125 cm³ (76,2 cid); prostřednictvím převodovky a 2 klínových řemenů s volnoběžkou/nápinákem na druhém řemenu poháněné zadní kolo. Mechanická brzda na zadním kole. Přední vidlice s kyvnými rameny se šroubovými pružinami. Velikost pneumatik 2,25-26. Rozvor 1 422 mm (56 in). Celkové rozměry 1 778x711x965 mm (70x28x38 in). Hmotnost 75 kg (165 lb).

Militarizované motorové kolo. V letech 1942-43 bylo na základě 4 objednávek dodáno 654 ks. G611. Viz *Wheels & Trucks*, č. 16. Vylepšené modely používalo počátkem 50. let USAF.

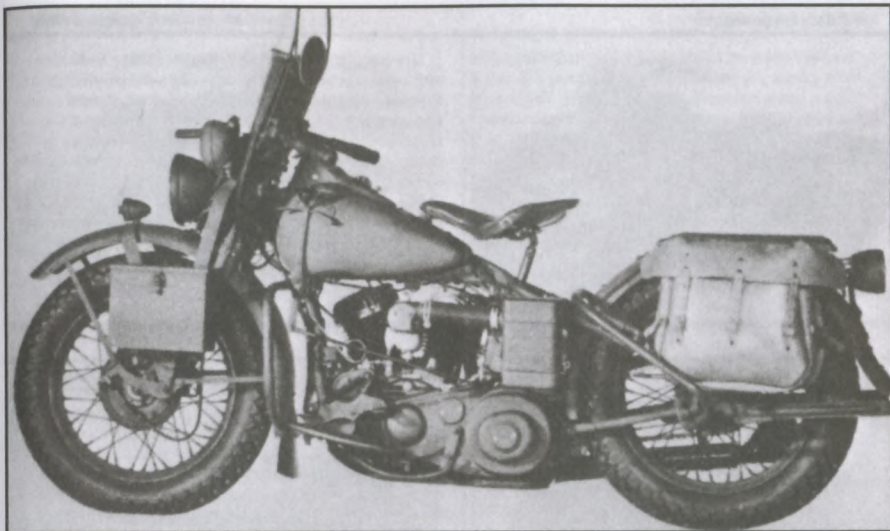
Motocykl samostatný

Indian 741B



Motor dvouválcový vidlicový, 11 kW (15 bhp), vzduchem chlazený Indian GDA, 493 cm³ (30,07 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní rukou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný rám. Přední vidlice paralelogramová s vinutou pružinou. Velikost pneumatik 3,50-18. Rozvor 1 448 mm (57 in). Celkové rozměry 2 235x838x 1 016 mm (88x33x40 in). Hmotnost 209 kg (460 lb).

Vojenská verze modelu Scout vyráběná v letech 1941 až 44 pro půjčku a pronájem (hlavně pro Británii a země Brit. společenství národů). Dekódované označení 741B znamená 30 cid (7), model 1941 (41), zapalování z baterie (B). Celkem bylo vyrobeno nejméně 18 600 ks. G674.



Motocykl samostatný

Harley-Davidson WLA

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Motocykl používaný pro služby spojek, pro policii, k řízení konvojů a pro další úkoly. WLA patřil mezi nejpočetnější motocykly 2. světové války. Jen americké jednotky používaly hodně přes 60 000 kusů. Modely WLC (pro Kanadu) se v drobnostech lišily. Všechny byly odvozené od civilní „45“, ale periodicky docházelo k mnoha změnám. Výroba let 1942–45 měla světlomet nízko a klakson nad ním a filtr vzduchu měl hranatý tvar (na WLC po roce 1943). Výroba skončila počátkem 50. let. G523.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vlastní, vzduchem chlazený motor WLA 45, dvouválcový vidlicový, s postranními ventily. Zdvihový objem 737 cm³ (45 cu in). Maximální výkon 17 kW (23 bhp) při 4 600 ot/min. Pedálem obsluhovaná vícelamelová spojka (v olejové lázni). Rukou řazená čtyřchlostní převodovka. Sekundární převod řetězem. Stálý převod motorkolo 11,34:1 až 4,49:1. Mechanické brzdy. Přední vidlice s kyvnými rameny s dvojitými vinutými pružinami. Pevný rám. Pneumatiky 4,00-18. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 13 litrů (3,4 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

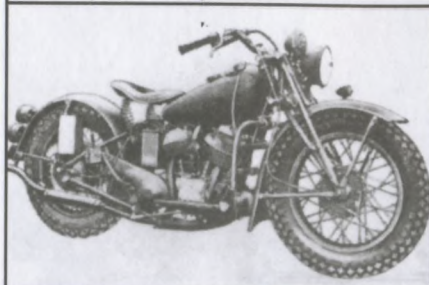
Rozvor 1 461 mm (57,5 in). Celková délka 2 235 mm (88 in), šířka 940 mm (37 in), výška 1 016 mm, s ochranným štítem 1 549 mm (40 in, s ochranným štítem 61 in). Světla výška 102 mm (4 in). Hmotnost 249 kg (550 lb), celková hmotnost 347 kg (765 lb).

Nahoře: WLA 1942. Dole vlevo: WLC 1942. Dole vpravo: WLA 1950.



Motocykl samostatný

Indian 640B



Motor dvouválcový vidlicový, 15 kW (20 bhp), vzduchem chlazený Indian FDO, 745 cm³ (45,44 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní rukou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Přední vidlice paralelogramová s vinutou pružinou. Pneumatiky 4,00-18. Rozvor 1 448 mm (57 in). Celkové rozměry 2 286x813x1 168 mm (90x32x46 in). Hmotnost 245 kg (540 lb).

Motocykl vzhledem podobný modelu 741B, ale s řadicí pákou před nádrží, nikoliv za ní. Americké jednotky obdržely 2 530 ks, 1939–41, prvních 7 ks byly modely 639B z roku 1939, 2 ks šly do Británie. G524.

Motocykl samostatný

Harley-Davidson 42XA



Motor dvouválcový plochý, 17 kW (23 bhp), vzduchem chlazený Harley-Davidson, 738 cm³ (45,04 cid), SV; prostřednictvím čtyřřychlostní nohou řazené převodovky a hřídele poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Vzadu teleskopické zavěšení. Přední vidlice s kyvnými rameny. Pneumatiky 4,00-18. Rozvor 1 511 mm (59,5 in). Celkové rozměry 2 286x914x 1 524, resp. 1 016 mm (90x36x60, resp. 40 in). Hmotnost 238 kg (525 lb).

1 000 ks tohoto typu inspirovaného BMW bylo dodáno v roce 1942 (G585). Model XS byla verze 3x2 s postranním vozíkem a vývoj roku 1943 zavedl teleskopickou přední vidlici. Firma Indian vyrobila rovněž 1 000 ks hřídel poháněných strojů, model 841 (1942–43). G631.

Motocykl s postranním vozíkem

Harley-Davidson 74UA



Motor dvouválcový vidlicový, 25 kW (33 bhp), vzduchem chlazený Harley-Davidson, 1 209 cm³ (73,79 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní rukou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Přední vidlice s kyvnými rameny s vinutými pružinami. Pneumatiky 4,50-18. Rozvor 1 511 mm (59,5 in). Celkové rozměry 2 413x1 753x1 067 mm (95x69x42 in). Hmotnost 386 kg (850 lb).

UA byl vojenský model U (A znamenal armádu). Podle zpráv bylo americké armádě v letech 1939–41 (G680) dodáno 670 ks a 1 597 ks šlo v roce 1942 na britský účet do Jižní Afriky s vozíkem LLE. Měly označení 74US.

Motocykl s postranním vozíkem

Indian 340B



Motor dvouválcový vidlicový, 24 kW (32 bhp), vzduchem chlazený Indian CDO, 1 206 cm³ (73,62 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní rukou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Přední odpružení a odpružení vozíku listovými péry, vzadu vinutými pružinami. Pneumatiky 4,50-18. Rozvor 1 562 mm (61,5 in). Celkové rozměry 2 464x 1 829x1 118 mm (97x72x44 in). Hmotnost 383 kg (845 lb).

Motocykl dodaný v letech 1939–41 americkým jednotkám (1 565 ks; G763), také pro Defence Aid a půjčku a prodejem. Británie v letech 1940–42 dostala 560 ks. Vojenská verze modelu Indian Chief. 344B byl model 1944 s levostranným vozíkem.

Automobil, pětímístný, 4x2, lehký sedan

Chevrolet BG1503

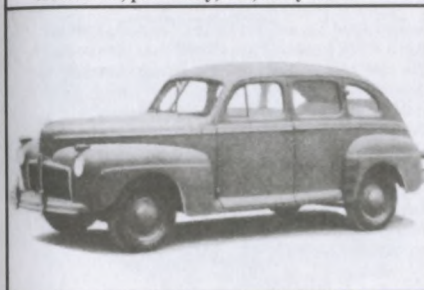


Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení vinutými pružinami. Vzadu listová péra. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry 4 978x1 854x1 753 mm (196x73x69 in). Hmotnost 1 486 kg (3 275 lb).

Jeden z tisíců militarizovaných civilních automobilů Chevy 1942 dodaný pro armádní využití. Nejméně 800 ks šlo do Británie. Na obr.: USA 17939, jeden ze série 1 619 ks (G520). Stovky jich byly přeměněny na rozvor 4 775 mm (188 in), autobusy pro 8–10 osob.

Automobil, pětímístný, 4x2, lehký sedan

Ford 2FA-73C

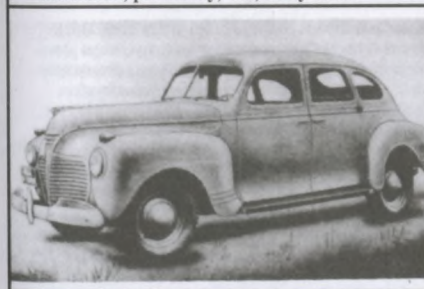


Motor šestiválcový, 67 kW (90 bhp), Ford 2GCS, 3 703 cm³ (226 cid), SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 896 mm (114 in). Celkové rozměry 4 928x1 854x1 727 mm (194x73x68 in). Hmotnost 1 540 kg (3 395 lb).

Tento militarizovaný Ford Fordor 1942 byl nejpočetnějším sedanem amerických jednotek ve 2. světové válce (G522). Kromě téměř 8 000 ks dodaných přímo z továrny, byly mnohé ze zásob obchodníků (včetně 21A-73 s motorem V8). Téměř 600 ks bylo přeměněno na autobusy pro 8–10 osob.

Automobil, pětímístný, 4x2, lehký sedan

Plymouth P11



Motor šestiválcový, 65 kW (87 bhp), Plymouth, 3 294 cm³ (201 cid), SV; prostřednictvím čtyřchlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení vinutými pružinami, vzadu listová péra. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 972 mm (117 in). Celkové rozměry 5 029x1 854x1 727 mm (198x73x68 in). Hmotnost 1 447 kg (3 190 lb).

Na začátku 2. světové války US QMC používaly 2 031 ks těchto sedanů Plymouth 1941 (z divize Fargo Chrysler), ale také 210 ks modelů 1940 (P9). Kromě toho bylo více než 10 000 ks nových civilních sedanů a kupé zabaveno.

Automobil, pětímístný, 4x2, střední sedan

Packard 2003

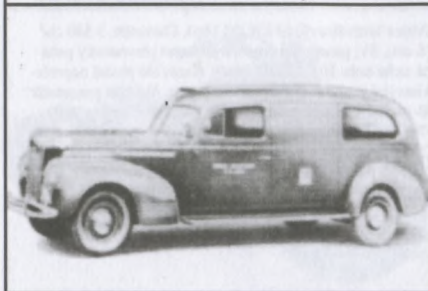


Motor osmiválcový, 123 kW (165 bhp), Packard, 5 834 cm³ (356 cid), SV; prostřednictvím třířchlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení vinutými pružinami. Vzadu listová péra. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 3 226 (127 in). Celkové rozměry 5 461x1 956x1 600 mm (215x77x63 in). Hmotnost 1 656 kg (3 650 lb).

Militarizovaný sedan Clipper 1942. V letech 1940–43 získala armáda 487 ks šesti- a osmiválcových automobilů Packard (G644), včetně 100 ks prodloužených autobusů pro 15 osob (válečných autobusů pro dělníky). Britská armáda měla 56 ks sedanů Packard.

Sanitní automobil, tříčtvrtětunový, 4x2

Packard 4294HDA



Motor osmiválcový, 93 kW (125 bhp), Packard 2001A, 4 621 cm³ (282 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení vinutými pružinami. Vozduchové péra. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 248x1 905x1 930 mm (246x75x76 in). Hmotnost 2 325 kg (5 125 lb).

Městský typ sanitních automobilů v letech 1940–42 dodávala firma Henney na podvozku Packard a firma Watson na podvozku Cadillac (a LaSalle). Typu Packard/Henney bylo vyrobeno téměř 100 ks. Používalo je také námořnictvo. Maximální kapacita k sezení 2 + 10. G549.

Sanitní automobil, polní, jedenapůltunový, 4x2

Chevrolet WA4105



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-20 (vzadu po dvou). Rozvor 3 378 (133 in). Celkové rozměry 2 715x2 057x2 134 mm (288x81x84 in). Hmotnost 2 495 (5 500 lb).

V letech 1940–42 bylo dodáno několik set kusů (série WA a YR). Verze dodávkového automobilu 4105. Kapacita k sezení 2 + 10. Používaná také civilními jednotkami obrany (Civil Conservation Corps). Podobné sanitní automobily byly dodány do Británie k použití tamějšími československými a polskými jednotkami. G617.

Autobus, dvacetidevítimístný, jedenapůltunový, 4x2

International K5, K5S



Motor šestiválcový, 69 kW (93 bhp), International GRD, 3 818 cm³ (233 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. U modelu K5S byla dvourychlostní náprava. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 953 mm (195 in). Celkové rozměry 7 620x2 438x2 819 mm (300x96x111 in). Celková hmotnost 6 543 kg (14 425 lb).

Model získaný v letech 1943–45 (přes 3 000 ks) s karoserií specializovaných dodavatelů. G688. Těžší K7 a K57 (karosovány pro 37 osob) byly dodány ještě ve větším množství. K dalším dodavatelům podvozků pro 29 osob patřily firmy Chevrolet, Dodge a Ford.

Autobus, čtyřicetímístný, dvouapůltunový, 4x2

Available C400LB



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Waukesha 6BZ, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 6 680 mm (263 in). Celkové rozměry 9 423x2 438x2 667 mm (371x96x105 in). Hmotnost 6 015 kg (13 260 lb), celková hmotnost 8 736 kg (19 260 lb).

Typický typ velkého školního autobusu, který získala armáda v letech 1941–42 od firem Available, Diamond T a Federal. Pozdější modely byly pro 37 osob na podvozích firem IHC a Mack. Available také dodala v roce 1942 model C250B pro 24 osob a odtahový vůz 6x4, vše s podobnou přední částí.

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, velitelský průzkumný**Bantam Mk II**

Motor čtyřválcový, 33,5 kW (45 bhp), Continental BY4112, 1 835 cm³ (112 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Pneumatiky 5,50-16. Rozvor 2 007 mm (79 in). Celkové rozměry 3 200x1 397x1 803 mm (126x55x71 in). Rozchod 1 219 mm (48 in). Hmotnost 921 kg (2 030 lb).

Po zhotovení prototypu vyrobila americká firma Bantam v rekordním čase v roce 1940 sérii 70 ks (včetně 8 ks s řízením 4 kol) k dalším zkouškám a 2 ks pro Kanadu. Tyto předvýrobní modely se mnoho nelišily.

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, velitelský průzkumný**Bantam BRC**

Motor čtyřválcový, 33,5 kW (45 bhp), Continental BY4112, 1 835 cm³ (112 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Pneumatiky 5,50 nebo 6,00-16. Rozvor 2 007 mm (79 in). Celkové rozměry 3 226x1 422x1 702, resp. 1 270 mm (127x56x67, resp. 50 in). Hmotnost 953 kg (2 100 lb).

V roce 1941 bylo vyrobeno 2 580 ks BRC (Bantam Reconnaissance Car), včetně 50 ks s řízením 4 kol a některých s prodlouženým rozvorem. Většina byla uvolněna pro obrannou pomoc a půjčku a pronájem (Británie, Rusko).

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, velitelský průzkumný**Ford GP**

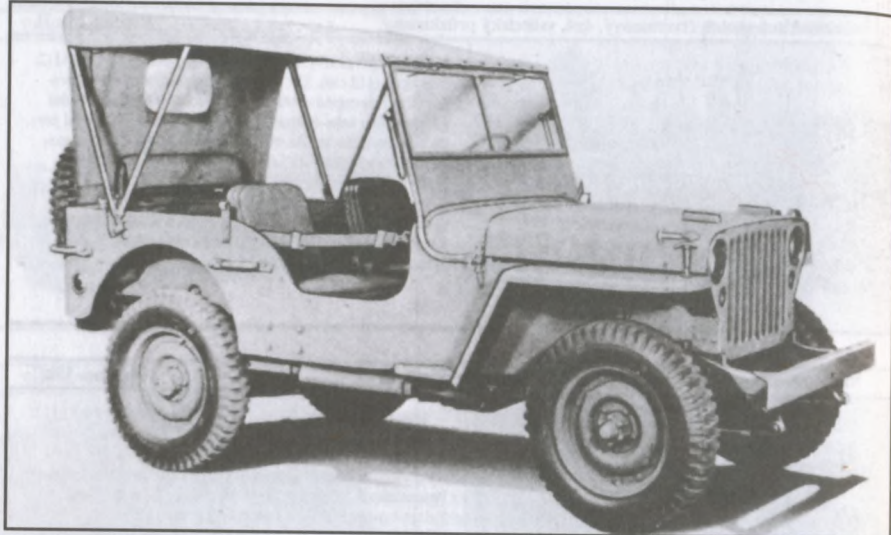
Motor čtyřválcový, 33,5 kW (45 bhp), Ford GP, 1 958 cm³ (119,5 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Listová pera. Pneumatiky 6,00-16. Rozvor 2 032 mm (80 in). Celkové rozměry 3 277x 1 575x1 803, resp. 1 283 mm (129x62x71, resp. 50,5 in). Hmotnost 975 kg (2 150 lb).

Ford v roce 1941 (po prototypu) obdržel 4 objednávky celkem na 3 700 ks těchto „Blitz Buggies“, včetně 50 ks s řízením 4 kol a 1 150 ks pro Defence Aid (Británie, Kanada, Čína). GP znamenalo Government, Passenger.

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, velitelský průzkumný**Willys MA**

Motor čtyřválcový, 40 kW (54 bhp), Willys 441, 2 199 cm³ (134,2 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky (se sloupkovým řízením) a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Pneumatiky 6,00-16. Rozvor 2 032 mm (80 in). Celkové rozměry 3 378x1 575x1 778, resp. 1 295 mm (133x62x70, resp. 51 in). Hmotnost 980 kg (2 160 lb).

Firma Willys-Overland vyvíjela v roce 1940 svou „čtyřku“ a výsledkem byla objednávka na 1 500 ks vylepšených modelů MA v roce 1941. Předtím než byl MB standardizován, bylo údajně vyrobeno dalších 50 ks. Mnoho MA bylo odesláno pro půjčku a pronájem do Ruska.



Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4

Willys MB, Ford GPW

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Po testech prvních čtvrttunových vozidel Bantam, Ford a Willys byla poslední jmenovaná firma vybrána pro sériovou výrobu za podmínky určitých změn. Výroba začala koncem roku 1941. Počátkem roku 1942 se Ford stal spoluvýrobce a do srpna roku 1945 dodaly obě firmy 348 849 ks, resp. 277 878 ks americké vládě (včetně těch pro půjčku a pronájem). Když zahrneme přímé nákupy dalších zemí, celkové množství bylo ještě vyšší. Výrobní čísla firmy Willys ukazují na 359 851 kusů. Vozidlo původně známé jako „Peep“ se stalo brzy všeobecně známé jako Jeep G503.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený motor Willys 442, čtyřválcový, zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 2 199 cm³ (134,2 cu in). Maximální výkon 40 kW (54 bhp), resp. 45 kW (60 bhp) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová (1:1 a 1,97:1) se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,88:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s listovými péry. Pneumatiky 6,00-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 57 litrů (15 galonů). Poznámka: GPW měl pod chladičem příčný nosník profilu U (MB měl trubkový) a další menší rozdíly.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

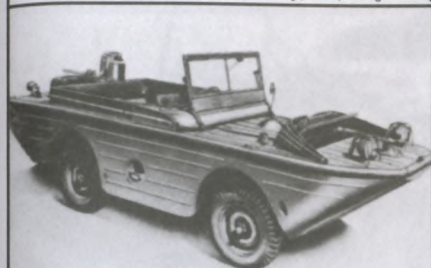
Rozvor 2 032 mm (80 in). Celková délka 3 353 mm (132 in), šířka 1 575 mm (62 in), výška 1 753 mm (69 in). Světlá výška 222 mm (8,75 in). Hmotnost 1 111 kg (2 450 lb), celková hmotnost (na silnici) 1 656 kg (3 650 lb).

Nahoře: Willys MB. *Dole:* starší MB a sanitní GPW (pro námořní pěchotu USA).



Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4, obojživelný

Ford GPA

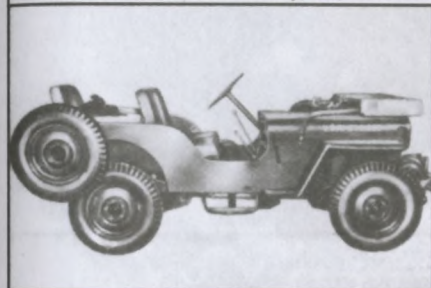


Motor čtyřválcový, 40 kW (54 bhp), Ford GPA6005, 2 199 cm³ (134,2 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Pomocným pohonem poháněný lodní šroub. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Pneumatiky 6,00-16. Rozvor 2 134 mm (84 in). Celkové rozměry 4 623x x1 626x1 727, resp. 1 372 mm (182x64x68, resp. 54 in). Hmotnost 1 660 kg (3 660 lb).

Člunová nástavba na zvětšených podvozích GPW se silnějšími péry a dalšími úpravami. Původní konstrukce firmy Sparkman & Stephens Co., prototyp postaven firmou Marmon-Herrington. Verze Ford z let 1942-43, celkem 12 778 ks. G504.

Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4, univerzální

Willys CJ3A



Motor čtyřválcový, 38 kW (51 bhp), Willys, 2 199 cm³ (134,2 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Na přání vpředu naviják. Pneumatiky 6,00-16. Rozvor 2 032 mm (80 in). Celkové rozměry 3 302x1 753x1 778, resp. 1 372 mm (130x69x70, resp. 54 in). Hmotnost 1 036 kg (2 285 lb).

V roce 1945 firma Willys zavedla civilní univerzální Jeep CJ2A odvozený od MB. V roce 1948 se objevila vylepšená verze CJ3A. Mnohá vozidla zažila vojenskou službu s různými menšími úpravami (mj. v Belgii, Holandsku, Švédsku, Švýcarsku). Model CJ3A se vyráběl do roku 1953.

Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4, univerzální M38

Willys MC



Motor čtyřválcový, 38 kW (51 bhp), Willys MC, 2 199 cm³ (134,2 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Částečně plovoucí typ zadní nápravy. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 032 mm (80 in). Celkové rozměry 3 378x1 575x x1 880, resp. 1 397 mm (133x62x74, resp. 55 in). Hmotnost 1 191 kg (2 625 lb).

Militarizovaná vodotěsná verze modelu CJ3A Universal Jeep s elektrickou soustavou 24 V. Vyrobeno přes 60 000 ks, 1950-52/53. Vyráběl se také v Kanadě (firmou Ford). Na obrázku s vybavením do chladného počasí a pro brodění G740.

Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4, univerzální, M606

Kaiser Jeep CJ3B (Mod.)



Motor čtyřválcový, 46 kW (62 bhp), Hurricane F4-134, 2 199 cm³ (134,2 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 032 mm (80 in). Celkové rozměry 3 302x1 753x1 753 mm (130x69x69 in). Hmotnost 1 098 (2 420 lb).

Vojenská verze modelu CJ3B Universal Jeep, která byla zavedena v roce 1953. Motor Hurricane s hlavou F, 53 kW (71 bhp). Náhradní kolo bylo umístěné na boku. Vyráběl se pro MAP (vojenskou pomoc), 1964-68. Model CJ3B-J4 japonské firmy Mitsubishi byl podobný.



Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4

Willys MD

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

V roce 1952 firma Willys-Overland zavedla hodně upravený vojenský Jeep, který ozbrojené složky standardizovaly jako M38A1. O dva roky později následovala civilní varianta (CJ5), ze které později pro příjemce MAP (vojenské pomoci) vznikly typy M606A2 a A3. V roce 1954 byla zavedena prodloužená verze MD, rozvor 2 565 mm (101 in). Verze známá jako MDA se používala hlavně pro polní sanitní M170. Civilním protipólem byl CJ6 (po roce 1955). Model MD se vyráběl rovněž v Kanadě a v Nizozemsku. Americká výroba překročila 100 000 kusů. G758.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený motor F4-134 Hurricane MD, čtyřválcový, zážehový s protilehlými ventily (hlava F). Zdvihový objem 2 199 cm³ (134,2 cu in). Maximální výkon 46 kW (62 bhp), resp. 53 kW (71 bhp) při 4 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,38:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 7,00-16. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 64 litry (17 galonů). Tažná síla navijáku 25 kN (2,5 tuny), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 057 mm (81 in). Celková délka 3 531 mm (139 in), šířka 1 549 mm (61 in), výška 1 880 mm (74 in). Světla výška 224 (8,8 in). Hmotnost 1 243 kg (2 740 lb), celková hmotnost 1 787 kg (3 940 lb), terénní 1 606 (3 540 lb).

Nahoře: M38A1. Dole: M38A1C (s protitankovým kanonem 106 mm) a polní sanitní M170.



Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, velmi lehký

Crosley CT3 „Pup“



Motor dvouválcový plochý, 9,7 kW (13 bhp), vzduchem chlazený Waukesha/Crosley, 623 cm³ (38 cid), SV; prostřednictvím třířychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování čtvrteliptickými listovými péry vpředu i vzadu. Pneumatiky 5,00-16. Rozvor 1 651 mm (65 in). Celkové rozměry 2 591x1 245x889 mm, s plachtou (102x49x35 in, s plachtou). Hmotnost 510 kg (1 125 lb).

Jedna z několika dvou-, tří- a čtyřkolových (a pásových) lehkých konstrukcí firmy Crosley. V roce 1943 bylo vyrobeno 36 ks CT3. Prototyp podobných lehkých vozidel postavily firmy Chevrolet, Kaiser a Willys.

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, lehký univerzální M422A1

AMC „Mighty Mite“



Motor čtyřválcový vidlicový, 41 kW (55 bhp), vzduchem chlazený AMC AV-108-4, 1 767 cm³ (107,8 cid), OHV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Nezávislé pérování čtvrteliptickými listovými péry. Pneumatiky 6,00-16. Rozvor 1 803 mm (71 in). Celkové rozměry 2 870x 1 549x1 626, resp. 1 321 mm (113x61x64, resp. 52 in). Hmotnost 807 kg (1 780 lb).

Vozidlo vyvinuté v 50. letech (s motorem Porsche). Toto vozidlo vyráběla firma American Motors pro USMC v letech 1960-62. Celkem 3 922 ks, prvních 1 250 ks s rozvozem 1 651 mm (65 in). (M422). Později pevnější čelní okno a nabídka plátěné střešky. G843.

Nákladní automobil, čtvrtunový, 4x4, univerzální M151

Ford, Kaiser Jeep „Mutt“



Motor čtyřválcový, 53 kW (71 bhp), Ordnance/Continental 2 319 cm³ (141,5 cid), OHV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení vinutými pružinami. Pneumatiky 7,00-16. Rozvor 2 159 mm (85 in). Celkové rozměry 3 378x1 626x1 803, resp. 1 321 mm (133x64x71, resp. 52 in). Hmotnost 1 066 kg (2 350 lb).

Konstrukce firmy Ford 50. let k náhradě Jeepů M38 a M38A1. Sériová výroba od roku 1960. Karoserie firmy Fruehauf. Modely M151A1 (1964) a M151A2 (1970) byly vylepšené verze. „Mutt“ byla zkratka Military Utility Tactical Truck (vojenský univerzální taktický nákladní automobil). G838.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, plošina, M274

Willys „mechanická mula“



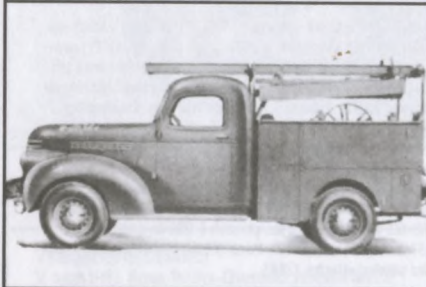
Motor čtyřválcový plochý, 11 kW (15 bhp), vzadu, vzduchem chlazený Willys AO-53, 877 cm³ (53,5 cid), OHV; prostřednictvím třířychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Mechanické brzdy na hnaném hřídeli. Bez odpružení. Řízení 2 nebo 4 kol. Pneumatiky 7,50-10. Rozvor 1 448 mm (57 in). Celkové rozměry 2 692x 1 270x1 245, resp. 686 mm (106x50x49, resp. 27 in). Hmotnost 420 kg (925 lb).

Vozidlo vyráběné od roku 1956, nejdříve firmou Willys, od roku 1965 (M274A2 dále, s dvouválcovými motory) firmami Baifield a Brunswick. Řízení nastavitelné směrem dopředu, aby řidič mohl řídit vestoje nebo vsedě. G823.

Nákladní automobil, půltunový, 4x2, pick-up**Dodge T5A-KC**

Motor šestiválcový, 52 kW (70 bhp), Dodge, 3 294 cm³ (201 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 819 mm (111 in). Celkové rozměry asi 4 699x1 778x1 905 mm (185x70x75 in). Hmotnost asi 1 225 kg (2 700 lb).

Militarizovaný civilní typ poloviny 30. let dodávaný také s jinými karoseriemi, např. jako uzavřený dodávkový automobil. Tento dodávkový automobil stál v roce 1935 550 amerických dolarů. Vůz známý také jako Fargo (divize Chrysleru Fargo prodávala vládě a ve velkém). Model KC-L měl rozvor 3 023 mm (119 in).

Nákladní automobil, půltunový, 4x2, údržba telefonů**Chevrolet AK3103**

Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-15. Rozvor 2 921 mm (115 in). Celkové rozměry 5 029x1 854x2 032 mm (198x73x80 in). Hmotnost 1 633 kg (3 600 lb).

Ve 30. a počátkem 40. let dodávala firma Chevrolet mnoho univerzálních a účelových vozidel založených na standardních nebo upravených podvozcích civilních vozů. Na obrázku typický příklad: podvozek s kabinou roku 1941 s opravářskou nástavbou pro spojovací jednotky. G612.

Nákladní automobil, půltunový, 4x2, zbrojářská bombová služba, M1**Ford 11Y/MH**

Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-17. Rozvor 2 870 (113 in). Celkové rozměry 5 156x1 854x2 108 mm (203x73x83 in). Hmotnost 1 796 kg (3 960 lb).

Civilní podvozky Ford jednotunové z roku 1941 upravené a vybavené jeřábem na bomby firmy Marmon-Herrington. Vozidlo bylo dodávané armádním leteckým jednotkám a námořnictvu. Dokázalo táhnout přívěsy s bombami do hmotnosti 1 814 kg (4 000 lb). Také na podvozku 1939 (a ostatních značkách).

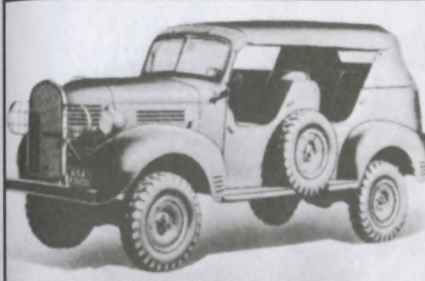
Nákladní automobil, půltunový, 4x4, sanitní**Ford 01C/MH**

Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vzadu příčnými. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 870 mm (113 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Firma Marmon-Herrington mezi roky 1937 a 1941 přeměnila mnoho lehkých podvozků firmy Ford na 4x4. Několik sérií bylo využito pro polní sanitní námořní pěchoty. Na obrázku: model 1940 se skládá z karoserie firmy Boyertown. Častěji byla karoserie valník/přeprava osob.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, velitelský průzkumný

Dodge T202-VC1



Motor šestiválcový, 59 kW (79 bhp), Dodge T202, 3 294 cm³ (201 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry 4 775x1 880x2 235 mm (188x74x88 in). Hmotnost 1 939 kg (4 275 lb).

Spojovací velitelská verze VC2 byla vzhledově podobná. Vozidlo bylo používáno v terénu štábními důstojníky. V roce 1940 se vyrobilo 2 189 ks (včetně 60 ks modelu VC2). Další série byla dodána Argentíně. Karoserie firmy Budd. VC1 stálo 945 amerických dolarů. V letech 1940/41 známý jako „Jeep“.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, velitelský průzkumný

Dodge T211-WC15



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Dodge T211, 3 572 cm³ (218 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry 4 547x1 905x2 108 mm (179x75x83 in). Hmotnost 2 300 kg (5 070 lb).

Dále militarizovaný model s vhodnější přední částí a blatníky, původně s motorem T207. Modely WC6 a 23 byly podobné. WC7 a 24 měly vpředu naviják. Modely WC8, 16 a 25 byly spojovací verze. Všechny se vyráběly v letech 1941/42 (22 309 ks). G505.

Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x4, velitelský průzkumný

Dodge T214-WC57



Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T214, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Naviják 25 kN (2,5 tuny). Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 489 mm (98 in). Celkové rozměry 4 470x2 007x 2 057 mm (176x79x81 in). Hmotnost 2 574 kg (5 675 lb).

Vozidlo známé jako velitelský vůz Dodge. Model WC56 byl podobný, ale bez navijáku. Model WC58 byla spojovací verze. Od dubna 1942 do roku 1944 bylo pro jednotky USA a spojenečtí vyrobeno přes 27 000 ks (všech 3 variant). Elektrická soustava 12 V. G502.

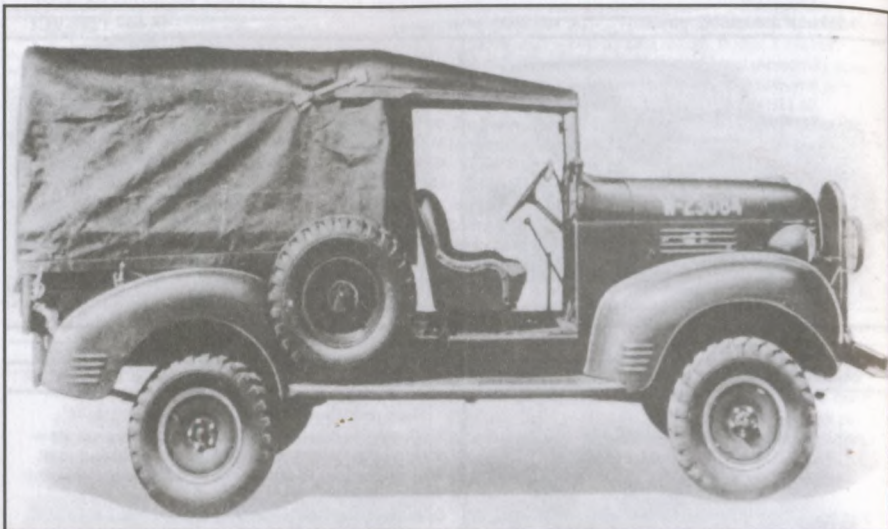
Nákladní automobil, půltunový, 4x4, obojživelný

ACC XAC-2 „Aqua Cheetah“



Motor šestiválcový, 74 kW (99 bhp), vzadu, Dodge T215, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, jednostupňové přídavné převodovky a kryté řetězy konečných rozvodů poháněná zadní nebo všechna kola. Pomocným pohonem z převodovky poháněný lodní šroub. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení vinutými pružinami. Pneumatiky 7,50-16. Rozvor 2 438 mm (96 in). Celkové rozměry 4 978x2 286x1 626 mm (196x90x64 in). Hmotnost 2 404 kg (5 300 lb).

Vozidlo vyvinula v roce 1941 firma Amphibian Car Corp. V roce 1942 bylo vyrobeno 12 ks, z nichž většina byla v roce 1943 přepracována na tříčtvrtetunovou specifikaci XAC-3. Jedno vozidlo bylo vyvezeno do Británie. G552, G614.



Nákladní automobil, půltunový, 4x4

Dodge T202

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Půltunové vozidlo 4x4 navrhla firma Marmon-Herrington (s podvozkem Ford) ve 30. letech, ale v roce 1940 se největším armádním dodavatelem stala firma Chrysler Corp., prostřednictvím své divize Fargo. Vozidla založená na dobových jednotunových podvozcích Dodge byla vyráběna s otevřenou a uzavřenou kabinou. Existovaly také velitelské a všeobecně dopravní modely; těch bylo vyrobeno pouze 24 kusů. Lehký dodávkový automobil VC5 se stal nejpočetnější (po VC1) s 1 608 kusy. Bylo dodáno 820 kusů modelů VC3 a 4 (uzavřená kabina); stály méně než 800 amerických dolarů. G505.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor Dodge T202 s postranními ventily. Zdvihový objem 3 299 cm³ (201,3 cu in). Maximální výkon 59 kW (79 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka jednostupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,89:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 7,50-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 61 litr (16 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 946 mm (116 in). Celková délka 4 775 mm (188 in), šířka 1 880 mm (74 in), výška 2 235 (88 in). Světlná výška 229 mm (9 in). Hmotnost 1 939 kg (4 275 lb), celková hmotnost 2 368 kg (5 220 lb).

Nahoře: pick-up pro přepravu zbraní VC5. Dole: VC3, pick-up VC4 a vpravo univerzální VC6.



Nákladní automobil, půltunový, 4x4, nosič zbraní

Dodge T207-WC4

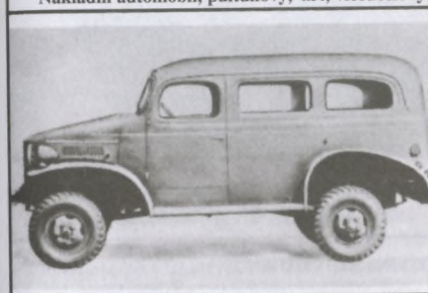


Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Dodge T207, 3 572 cm³ (218 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Vpředu naviják 25 kN (2,5 tuny). Pneumatiky 7,50-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry 4 851x1 930x2 235 mm (191x76x88 in). Hmotnost 2 166 (4 775 lb).

Tento model roku 1941, v zásadě jako VC5 1940, měl vojenský vzor přední části. Vyráběl se také bez navijáku (WC3). K alternativním typům karoserie patřily sanitní, víceúčelová, velitelská, skříňová atd. Celková výroba modelu T207 dosáhla 31 935 ks. G505.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, víceúčelový

Dodge T211-WC17



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Dodge T211, 3 572 cm³ (218 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 946 mm (116 in). Celkové rozměry 4 851x1 880x1 956 mm (191x74x77 in). Hmotnost 1 631 (3 595 lb).

Pokračování modelu roku 1940 (VC6), ale s militarizovanou přední částí a zadními blatníky. Také bez zadních oken a sedadel jako skříňový dodávkový. Starší výroba (WC10) používala motor T207, pozdější model WC26 motor T215. G505.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, sanitní

Dodge T211-WC18

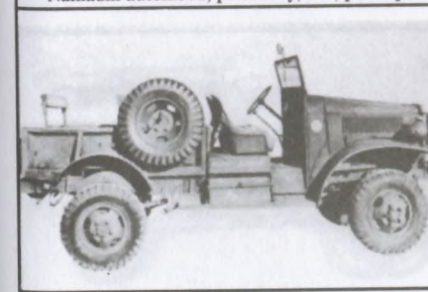


Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T215, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 3 124 mm (123 in). Celkové rozměry 4 953x1 930x2 286 mm (195x76x90 in). Hmotnost 2 558 kg (5 640 lb).

Delší podvozky s civilním typem kapoty, čelního okna a dveří. Vyráběly se v letech 1941/42 s motory T207 (WC9, 2 288 ks), T211 (WC18, 1 555 ks) a T215 (WC27; 2 579 ks). Dodávány také v rámci půjčky a pronájmu. G505.

Nákladní automobil, půltunový, 4x4, pick-up

International M-1-4



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), International GRD, 3 818 cm³ (233 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 870 mm (113 in). Celkové rozměry asi 4 826x1 956x2 032 mm (190x77x80 in). Hmotnost asi 1 905 kg (4 200 lb).

Pro námořní pěchotu bylo vyrobeno 231 ks, prvních 61 ks s motorem GRD-214B, 3 507 cm³ (214 cid) a koly se 6 šrouby. Také 892 ks sanit (skládací karoserie firmy Boyertown), včetně 133 ks pro USN. Také na podvozku Ford/MH 4x4.



Nákladní automobil, půltunový, 4x4

Dodge T215

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Konečná výroba půltunového modelu Dodge 4x4 dodaná v letech 1941–42 (WC21 pick-up/nosič zbraní; WC22 totéž bez navijáku; WC23/24/25 velitelský; WC26 víceúčelový; WC27 sanitní; WC40 pick-up s uzavřenou kabinou; WC41 podvozek s kabinou pro speciální nástavby; WC42 spojovací skříňový; WC43 instalace telefonního spojení). Celková výroba dosáhla 28 537 kusů (téměř 78 000, když se započítají předchozí a podobně vypadající modely T207 a T211). WC27 a 41 měly rozvor 3 124 mm (123 in). Model WC41 měl vzadu dvojité pneumatiky. G505.

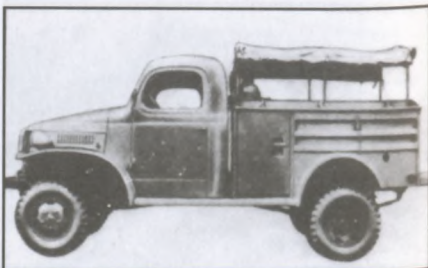
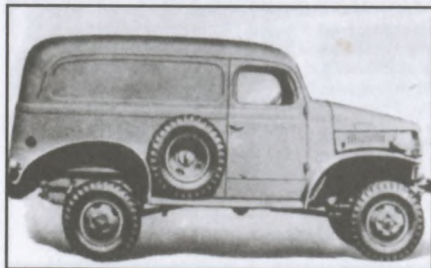
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

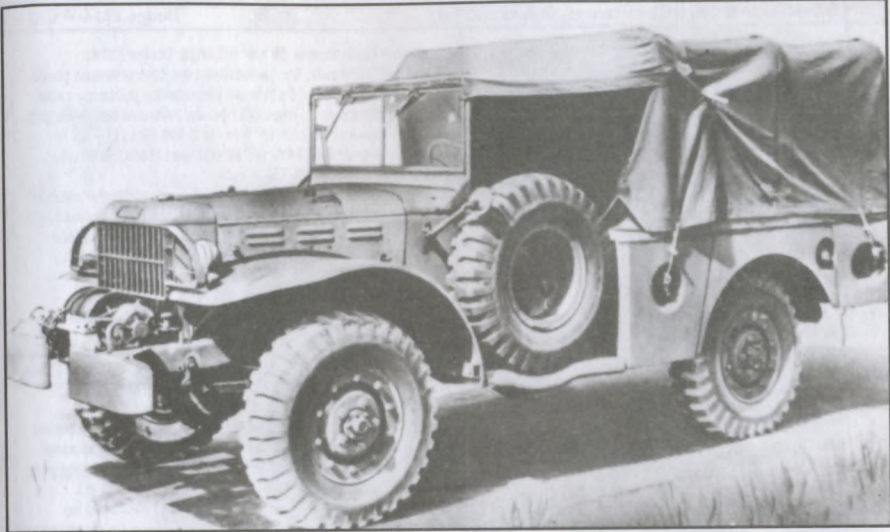
Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor Dodge T215 s postranními ventily. Zdvihový objem 3 772 cm³ (230,2 cu in). Maximální výkon 69 kW (92 bhp) při 3 100 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka jednostupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,89:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 7,50-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 95 litrů (25 galonů). Naviják 25 kN (2,5 tuny), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 946 mm (116 in). Celková délka 4 597 mm (181 in), šířka 1 905 mm (75 in), výška 2 235 mm (88 in). Světla výška 229 mm (9 in). Hmotnost 2 105 kg (4 640 lb), celková hmotnost 2 694 kg (5 940 lb).

Nahoře: pick-up WC40. *Dole vlevo:* spojovací skříňový WC42. *Dole vpravo:* pohotovostní opravy WC41.





Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4

Dodge T214

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vozidlo zavedené v roce 1942 jako náhrada půltunových modelů řady T214 z let 1940–41. Vyrábělo se ve velkém množství (více než čtvrt milionu kusů) až do roku 1945. Vedle nejpočetnějšího modelu WC51 (nosič zbraní bez navijáku; asi polovina celkového počtu) a zde a na následující straně znázorněných modelů existovala velitelská vozidla (WC56-58) a údržba telefonního spojení (WC59/K50, WC61/K50B). Pozdější model WC51/52 měl trochu odlišnou karoserii (viz Kanada). Model WC59-61 měl rozvor 3 073 mm (121 in). G502.

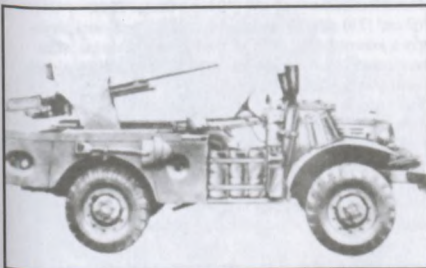
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor Dodge T214 s postranními ventily. Zdvihový objem 3 772 cm³ (230,2 cu in). Maximální výkon 69 kW (92 bhp) při 3 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka jednostupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,83:1. Hydraulické brzdy. Půleliptická listová péra. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 6 V (u modelů roku 1945 a u všech WC53 a 5658 12 V). Objem paliva 114 litrů (30 galonů). Naviják 25 kN (2,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

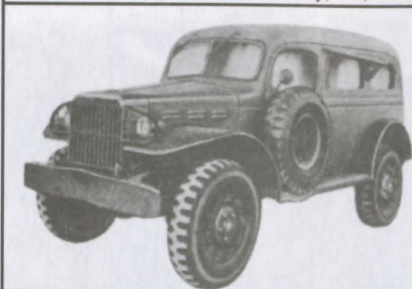
Rozvor 2 489 mm (98 in). Celková délka 4 470 mm (176 in), šířka 2 108 mm (83 in), výška 2 159 mm (85 in). Světla výška 267 mm (10,5 in). Hmotnost 2 517 kg (5 550 lb), celková hmotnost 3 334 kg (7 350 lb).

Nahoře: nosič zbraní WC52. Dole: WC55 s kanonem 37 mm, vpravo WC60 pohotovostní opravy, M2.



Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4, víceúčelový

Dodge T214-WC53

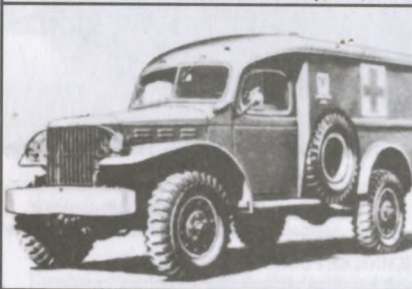


Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T214, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a jednostupňové přidavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 896 mm (114 in). Celkové rozměry 4 724x2 007x2 032 mm (186x79x80 in). Hmotnost 2 608 kg (5 750 lb).

Vůz se používal pro přepravu 1 + 6 osob a lehkého nákladu. V letech 1942-43 bylo vyrobeno 8 402 ks. Existovala také experimentální verze velitelského terénního sedanu se zadními bočními dveřmi a dalšími úpravami. G502.

Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4, sanitní

Dodge T214-WC54



Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T214, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a jednostupňové přidavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 073 mm (121 in). Celkové rozměry 4 928x1 981x2 286 mm (194x78x90 in). Hmotnost 2 685 kg (5 920 lb).

V letech 1942-44 bylo vyrobeno asi 26 000 ks. Vzadu byl prostor pro 4 nosítka nebo 7 sedaček pro pacienty. Používali jej americké armádní zdravotní jednotky a Spojenci. G502.

Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4, sanitní, KD

Dodge T214-WC64



Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T214, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a jednostupňové přidavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery se speciálními tlumiči. Pneumatiky 9,00-16. Rozvor 3 073 mm (121 in). Celkové rozměry 4 851x2 108x2 286 mm (191x83x90 in). Hmotnost 3 121 kg (6 880 lb).

Vůz zavedený do výroby v lednu 1945. Před koncem války dosáhla výroba celkem 3 500 ks. Karoserie měla 3 zadní dveře a byla rozebratelná (KD - knockdown, rozebratelný) pro usnadnění letecké přepravy. G502.

Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4, sanitní, S8MA-50-1

Dodge T214-WC54 mod.



Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T214, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a jednostupňové přidavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 073 mm (121 in). Celkové rozměry 4 699x2 032x2 413 mm (185x80x95 in). Hmotnost není známa.

Kolem roku 1950 byla řada přebytečných sanitních WC54 a velitelských vozidel firmou Boyertown překarosována. Prostor pro 2 nosítka a zasuovací dveře kabiny. Model založený na modelu WC56 měl označení S7MA. Dodávané příjemcům vojenské pomoci (MAP), např. Belgii a Francii.



Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x4

Dodge T245

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada T245 byla zavedená v roce 1950, výroba pokračovala do roku 1954 a znovu byla obnovena (jako T245A) v letech 1957–68. Celkově se vyrobilo více než 110 000 kusů. Navíc bylo přes 4 500 ks vyrobeno v Kanadě (model T249). Nejběžnější byl model M37. Následoval model sanitní M43 na delším podvozku, rozvor 3 200 mm (126 in). K ostatním patřily velitelské M42, podvozek s kabinou pro speciální karoserie M56, údržbový M201 atd. Označení série M pro T245A mělo příponu B1 (např. M37B1); tato pozdější vozidla byla trochu vylepšená. G741.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor Dodge T245 s postranními ventily. Zdvihový objem 3 772 cm³ (230,2 cu in). Maximální výkon 58-60 kW (7881 bhp) při 3 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,83:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 91 litr (24 galonů). Tažná síla navijáku 34 kN (3,4 tuny), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 845 mm (112 in). Celková délka 4 801 mm (189 in), šířka 1 854 mm (73 in), výška 2 261 mm (89 in). Světla výška 273 mm (10,75 in). Hmotnost 2 685 kg (5 920 lb), celková hmotnost 3 592 kg (7 920 lb).

Nahoře: valník M37 s navijákem. Dole vlevo: údržbový M201B. Dole vpravo: sanitní M43.



Nákladní automobil, jednotunový, 4x2, valník

Chevrolet WA



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 378 mm (133 in). Celkové rozměry 5 588x2 032x1 981 mm, kabina (220x80x78 in, kabina). Hmotnost asi 1 814 kg (4 000 lb), celková hmotnost 3 493 kg (7 700 lb).

Robustní civilní pick-up z roku 1940 se používal pro přepravu nákladu nebo 12 osob. Určité množství používala námořní pěchota. Na obrázku s odstraněnou plachtou. Používala se také podobná vozidla International (K3).

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

Ford 81Y/MH OT2-4

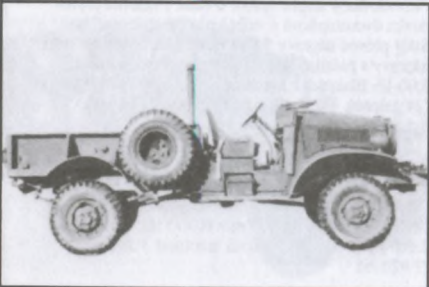


Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Nadměrné pneumatiky. Rozvor 3 124 mm (123 in). Celkové rozměry asi 5 334x1 880x2 032 mm, kabina (210x74x80 in, kabina). Hmotnost není známa.

První verze MH jednotunového Fordu pro pobřežní stráž USA. Úprava modelu 81Y expresního pick-upu roku 1938 s velkými pneumatikami pro jízdu na plážích. Podobná konverze na pick-upu International D1.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník

International M-2-4



Motor šestiválcový, 69 kW (93 bhp), International GRD, 3 818 cm³ (233 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 175 mm (125 in). Celkové rozměry (odhadované) 5 029x2 159x1 651 mm (198x85x65 in). Hmotnost není známa.

Zvláštní konstrukce pro námořní pěchotu. V letech 1942–45 bylo vyrobeno přes 9 000 ks s navigátorem i bez něj. Starší modely měly kola se 6 šrouby a elektrickou soustavou 6 V (oproti 12 V). Podobná karoserie existovala na podvozku Ford/MH 4x4.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník, M601

Dodge T137 Power Wagon

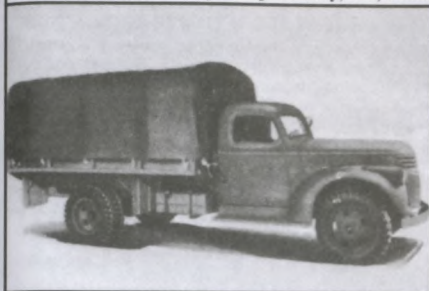


Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), Dodge, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 200 mm (126 in). Celkové rozměry 5 055x2 007x2 159 mm (199x79x85 in). Hmotnost 2 268 kg (5 000 lb).

Power Wagon zavedený v roce 1945 se v mnoha variantách dodával pro civilní i vojenské použití. Uzavřená kabina a navigátor byly na přání. Model M601 (1957–70, na obrázku) a verze sanitní M615 (1964–70) se vyráběly pro programy vojenské pomoci MAP. G834.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Chevrolet MS4403

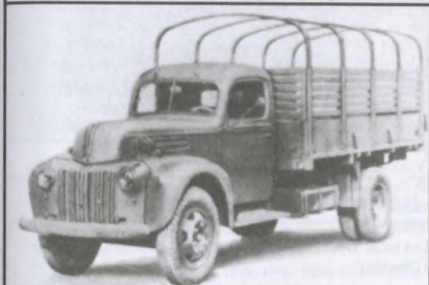


Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7.50-20. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 579x2 235x2 972 mm (259x88x117 in). Hmotnost asi 2 722 kg (6 000 lb).

Kovová karoserie valníku firmy Budd 3 658x2 032 mm (144x80 in). Byly dodávány na základě dohody o půjčce a pronájmu. Typický příklad civilního vozidla Chevrolet z let 1941–44 upraveného a karosovaného pro vojenské použití pro USA i cizinu. Podvozky pro některé země (např. Indii) měly pravostranné řízení. G617.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, valník

Ford G8T



Motor šestiválcový, 60 kW (81 bhp), Ford G8T, 3 687 cm³ (225 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7.50-20. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry 6 502x2 286x2 235 mm (256x90x88 in). Hmotnost 2 948 kg (6 500 lb).

Zvláštní pevná verze s koly se 6 šrouby. Motor (se svisle namontovaným rozdělovačem) byl pouze pro tyto modely. Od roku 1943 se vozidlo vyrábělo také s plošinou a ve formě tahače se zkráceným rozvorem (G8TA), G540.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, spojovací skříňový

GMC AF361



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), GMC 3 736 cm³ (228 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6.50-20. Rozvor 2 718 mm (107 in). Celkové rozměry 5 232x2 210x2 845 mm (206x87x112 in). Hmotnost 2 955 kg (6 515 lb).

Jedno z několika typů vozidel s polokapotovou karosérií vyráběných firmou GMC hlavně pro spojovací jednotky. Model na obrázku byl na podvozku z roku 1940 s přední částí typu 1544 a karosérií firmy Luce. Používal se jako spojovací středisko, často ve spojení s velkým dvoukoleovým přívěsem.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, sklápěcí

White Indiana 86



Motor šestiválcový, 60 kW (81 bhp), Hercules JXB, 4 392 cm³ (268 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Nápravy Timken. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7.00-20. Rozvor 3 327 mm (131 in). Celkové rozměry 4 699x1 930x2 794 mm (185x76x110 in). Hmotnost 2 812 kg (6 200 lb).

Militarizované civilní vozidlo dodávané s různými typy karoserie, včetně valníku s otevřenou kabinou, rozvor 3 632 mm (143 in). Vyrábělo se v letech 1936–37. Model na obrázku stál 1 180 amerických dolarů. Model 87 (třída dvouapůltunová) vypadal podobně a byl dodáván s karosérií valníku.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

Ford 51/MH B5-4



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 353 mm (132 in). Celkové rozměry (odhadované) 5 080x2 032x2 794 mm (200x80x110 in). Hmotnost není známa.

Jedno z prvních vozidel Ford s pohonem všech kol vyráběné v roce 1935 firmou Marmon-Herrington. Malé série byly dodávány až do 2. světové války (s periodickými změnami karoserie). Mezi karoseriemi byl T2 Squad Car (B5-4SQD) policejní automobil.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

Dodge T9-K45



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Dodge, 3 949 cm³ (241 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 632 mm (143 in). Celkové rozměry 5 309x1 930x2 743 mm (209x76x108 in). Hmotnost 2 116 kg (4 665 lb).

Výroba let 1934/35 s otevřenou kabinou, cena 1 260 amerických dolarů. Nápravy a přídavnou převodku dodávala firma Timken. Model s uzavřenou kabinou měl hmotnost 2 182 kg (4 810 lb) a stál 1 250 amerických dolarů. Naviják uprostřed byl na přání. Dodávané hlavně dělostřelectvu divizi Fargo firmy Chrysler.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

GMC 4272



Motor šestiválcový, 57 kW (76 bhp), Chevrolet, 3 376 cm³ (206 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-20. Rozvor 3 378 mm (133 in). Celkové rozměry 5 182x2 083x2 794 mm (204x82x110 in). Hmotnost 2 665 kg (5 875 lb).

Jedno z prvních vojenských vozidel GM 4x4. Varianta modelu Chevrolet RB 1936 (se starším typem kabiny). Číslo USA W39596. Dodávané také s plochou karoserií a kabinou s plátěnou stěhou. Vozidlo na obrázku stálo 1 270 amerických dolarů.

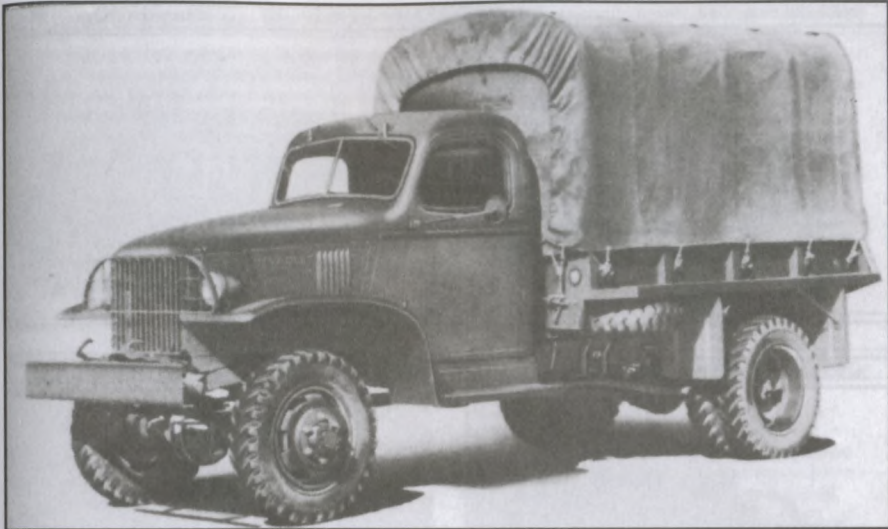
Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

Dodge T203-VF405



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Dodge T209, 3 949 cm³ (241 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodky a dvoustupňové přídavné převodky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 632 mm (143 in). Celkové rozměry 5 918x2 184x2 845 mm (233x86x112 in). Hmotnost 3 719 kg (8 200 lb).

V roce 1940 bylo vyrobeno asi 6 500 ks plus 1 500 ks modelu T203B pro Británii (tato objednávka „dříve pro Francii“ byla na vozidla s rozvozem 4 064 mm (160 in), posilovačem brzd a dalšími malými rozdíly). Model na obrázku s navijákem stál 1 515 amerických dolarů. K dalším typům patřily sklápěcí a sanitní vozy.

**Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4****Chevrolet Lady G-4100/G-7100****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Divize GM Chevrolet se v roce 1940 stala velkovýrob-
cem vozidel ve své třídě. S asi 150 000 vyrobenými
kusy zajistila téměř třetinu výroby vojenských vozidel
firmy Chevrolet ve 2. světové válce. Vedle běžných
valníků (většinou pro Defence Aid) existovalo mnoho
dalších typů a bezkapotových variant. Mnoho podvoz-
ků/kabin bylo karosováno subdodavateli. V americk-
ých jednotkách byli hlavním uživatelem spojaři.
Předponami výrobního čísla byla písmena Y a Z pro
výrobu let 1940–41, N pro roky 1942–45. G506.

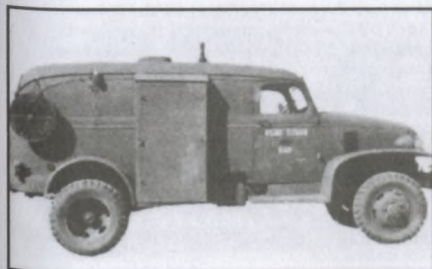
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor
Chevrolet 235 s rozvodem OHV. Zdvihový objem
3 859 cm³ (235,5 cu in). Maximální výkon 62 kW
(83 bhp) při 3 100 ot/min. Suchá kotoučová spojka.
Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převo-
dovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního
náhonu. Stálý převod nápravy 6,67:1. Hydraulické brz-
dy s podtlakovým posilovačem (Hydrovac). Tuhé ná-
pravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky
7,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 114 lit-
rů (30 galonů). Tažná síla navijáku 50 kN (5 tun),
byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 683 mm (145 in). Celková délka 5 690 mm
(224 in), šířka 2 184 mm (86 in), výška 2 692 mm
(106 in). Světla výška 254 mm (10 in). Hmotnost
3 422 kg (7 545 lb), celková hmotnost (na silnici)
5 872 kg (12 945 lb).

Nahoře: valník YP-G-4112. *Dole:* skříňový spojovací
a údržba telefonního spojení K43.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, zbrojářské bombové služby, M6

Chevrolet NQ-G-7128

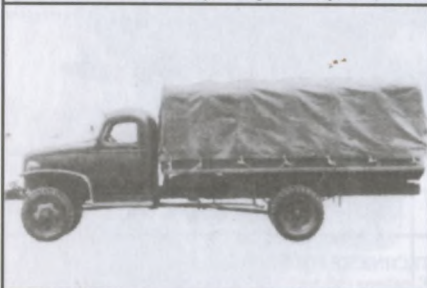


Motor šestiválcový, 62 kW (83 bhp), Chevrolet, 3 851 cm³ (235 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 175 mm (125 in). Celkové rozměry 5 613x1 930x2 311 mm (221x76x91 in). Hmotnost 2 869 kg (6 325 lb).

Bylo vyrobeno asi 7 800 ks, které nahradily starší půltunové typy M1 4x2. Používalo je letectvo pro nakládání a vykládání bomb a k tažení přívěsů s bombami. Jediný sériový typ s otevřenou kabinou a zvláště krátkým rozvorem. Některé byly upraveny pro leteckou přepravu. G506.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník, karoserie 15ft

Chevrolet NP-G-7127



Motor šestiválcový, 62 kW (83 bhp), Chevrolet, 3 851 cm³ (235 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 445 mm (175 in). Celkové rozměry 7 518x2 184x2 692 mm (296x86x106 in). Hmotnost 3 697 kg (8 150 lb).

Podvozky s dlouhým rozvorem lišící se od běžného modelu hlavně děleným spojovacím hřídelem s pomocným ložiskem a delší valníkovou karosérií. Modely roku 1941 YQ a ZQ byly trochu odlišné. Vyrobeno bylo méně než 400 ks. G506.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, odklizení sněhu

Ford/MH MM5-4



Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 353 mm (132 in). Celkové rozměry 6 706x2 057x 2 743 mm (264x81x108 in). Celková hmotnost 5 996 kg (13 130 lb).

Sněhová fréza (Snogo LTR) poháněná vzadu umístěným motorem IHC U21. Používal se k odstraňování hlubokého sněhu na letištních plochách atd. Na obrázku USA W8042473. Mnoho vozidel bylo dodáno britskému RAF. Také s valníkovou a dalšími typy karoserií.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

GMC ACK-353



Motor šestiválcový, 69 kW (93 bhp), GMC, 4 064 cm³ (248 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry 6 477x2 286x2 972 mm (255x90x117 in). Hmotnost 3 416 (7 530 lb).

Většina GMC NC 4x4 z let 1940-42 (ACK, CCK) byla dodána Británii (dřívější francouzská objednávka, 1 500 ks). Americká armáda v roce 1941 koupila 32 zemních vrtáků (CCK-353). USMC používala ACK-352 (1940) s krátkým rozvorem s valníkovou karosérií a nejméně jedno odhazové vozidlo.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, plošina s ohradou

Chevrolet NN-G-7123

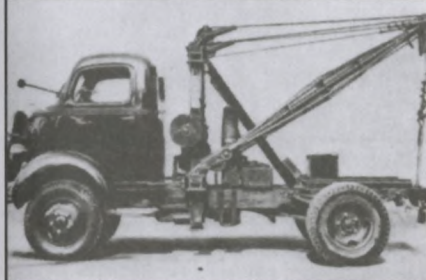


Motor šestiválcový, 61 kW (82 bhp), Chevrolet, 3 851 cm³ (235 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 445 mm (175 in). Celkové rozměry 7 264x2 438x2 515 mm (286x96x99 in). Hmotnost 3 887 kg (8 570 lb).

Militarizované civilní vozidlo používané pro přepravu běžného nákladu (stejně jako K33 a K54), spojovacími jednotkami a letectvem pro spojovací zařízení. Vyrobeno bylo asi 600 ks, 1941-43. Podvozek s kabinou se používal také pro požární a nehodová vozidla (NX-G-7153, USN), G605.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, odtahový

Ford 09W/MH MM5COE-4



Motor osmiválcový vidlicový, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry asi 4 826x 2 134x3 048 mm (190x84x120 in). Hmotnost není známa.

V prvních letech války firma Marmon-Herrington stále předělávala vozidla Ford (včetně bezkapotových) na pohon všech kol. Bezkapotové podvozky se využívaly pro vzduchový kompresor, tahač, odtahový vůz (na obrázku), navijedlo balonu, požární vůz atd.

Nákladní automobil, jedenapůl- až třítunový, 4x4, kompresor

GMC AFKX-352



Motor šestiválcový, 66 kW (88 bhp), GMC, 4 064 cm³ (248 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 327 mm (131 in). Celkové rozměry 6 071x2 083x2 591 mm (239x82x102 in). Hmotnost asi 5 307 kg (11 700 lb).

V letech 1940/41 bylo dodáno 820 podvozků pro kompresory firem LeRoi a Ingersoll Rand. Používaný ženiště jako zdroj energie pro pneumatické nástroje. 39 ks bylo dodáno také Británii.

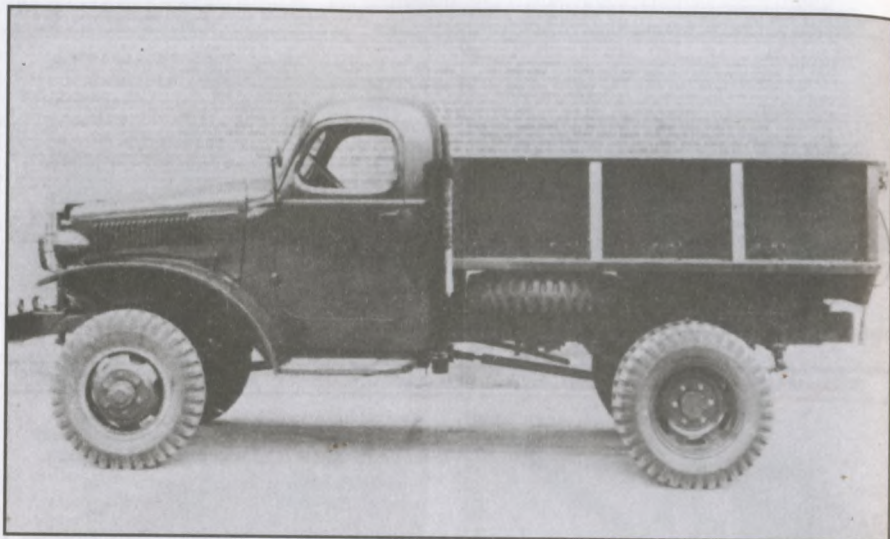
Nákladní automobil, jedenapůl- až třítunový, 4x4, údržba materiálu

GMC AFKX-352



Motor šestiválcový, 66 kW (88 bhp), GMC, 4 064 cm³ (248 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 327 mm (131 in). Celkové rozměry 5 715x2 438x3 048 mm (225x96x120 in). Hmotnost 4 404 kg (9 710 lb).

Karoserie firmy Wayne. Výroba dosáhla celkem 1 990 ks. Starší modely měly šikmé zadní čelo. K verzím patřily opravné náhradní zbraně, opravné nástroje, sklady náhradních dílů, svařovací atd. Nahrazené bylo dvouapůltunovým modelem 6x6. Několik bylo dodáno Británii. G553.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4

International M-3L-4

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada M34 byla ve výrobě v letech 1941–44 pro americké námořnictvo (6080) a námořní pěchotu (452). Podvozky M-3L-4 byly použity pro valníky (karosované firmou Anthony and Galion), sklápěčky, odtahová vozidla, palivové cisterny a požární odtahy (Bean). Model M-3H-4 měl delší rozvor, 3 810 mm (150 in), a objevil se jako valník, světlomet (polní osvětlení) a požární vozidla (American LaFrance); dalších 60 ks bylo dodáno jako podvozky pro jiné karoserie. Některá vozidla měla navíc asi jedna pětina plátěnou střechu kabiny.

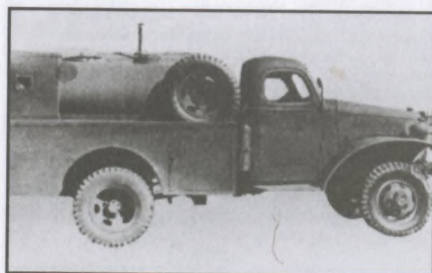
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor International BLD-269B (Blue Diamond) s rozvodem OHV. Zdvihový objem 4 410,5 cm³ (269,1 cu in). Maximální výkon 66 kW (88 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,166:1 (od výř. č. 633 7,166:1). Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem (Hydrovac). Půleliptická listová péra. Pneumatiky 7,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 136 litrů (6 galonů). Poznámka: Starší výroba používala motor FAC-259B, 4 244 cm³ (259 cid).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

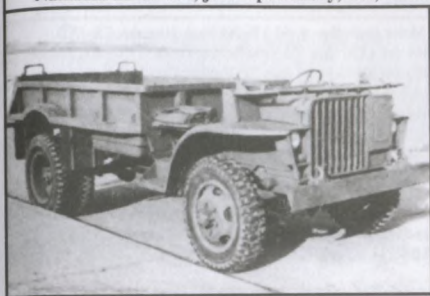
Rozvor 3 501 mm (139 in). Délka 6 096 mm (240 in), šířka 2 210 mm (87 in), výška asi 2 286 mm (90 in). Světla výška 254 mm (10 in). Hmotnost 3 856 kg (8 500 lb), celková hmotnost 5 216 kg (11 500 lb).

Nahoře: valník M-3L-4. Dole vlevo: palivová cisterna M-3L-4. Dole vpravo: světlomety M-3H-4.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, valník

Ford GTB(A)



Motor šestiválcový, 67 kW (90 bhp), Ford, 3 703 cm³ (226 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Na přání naviják 50 kN (5 tun). Velikost pneumatik 7.50-20. Rozvor 2 921 mm (115 in). Celkové rozměry 4 597x2 184x2 540, resp. 2 083 mm (181x86x100, resp. 82 in). Hmotnost 3 289 kg (7 250 lb).

Americká armáda získala v letech 1942–43 6 000 ks GTB; téměř 1 000 ks mělo naviják. Další 2 218 ks, trochu upravených (GTBA nebo valníků Mk II), bylo vyrobeno pro americké námořnictvo. Rozměry karoserie 2 743x1 778 mm (108x70 in). G622.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, nástavba pro manipulaci s bombami (Mk II) Ford GTBC

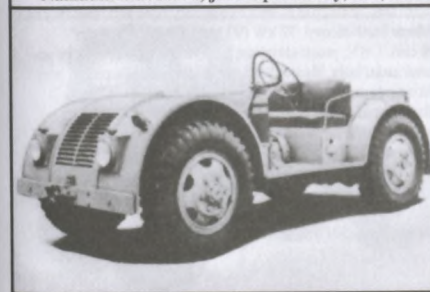


Motor šestiválcový, 67 kW (90 bhp), Ford, 3 703 cm³ (226 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Naviják 50 kN (5 tun). Velikost pneumatik 7.50-20. Rozvor 2 921 mm (115 in). Celkové rozměry 6 325x2 032x2 286 mm (249x80x90 in). Hmotnost není známa.

Pro americké námořnictvo bylo v letech 1943–44 vyrobeno asi 4 700 ks. Předcházející model GTBS, kterých bylo dodáno asi 2 300 ks (1942–43), měl vzadu samostatné pneumatiky a byl bez navijáku. GTBB bylo odtahové vozidlo, běžně známé jako „Barmský Ford“ (Burma Ford). Celkem bylo všech typů vyrobeno 15 274 ks. G622.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, tahač

Minneapolis-Moline NTX



Motor čtyřválcový, 26 kW (35 bhp), Minneapolis OEA, 3 384 cm³ (206.5 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní dvourozsaňové převodovky (s redukcí) poháněná všechna kola. Otočná dělená přední náprava Timken. Mechanické brzdy (pouze vzadu). Pérování listovými péry (pouze vpředu). Velikost pneumatik 9.00-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 267x1 956x1 499 mm (168x77x59 in). Hmotnost 3 084 kg (6 800 lb).

Pro námořnictvo bylo vyrobeno 840 ks, 1942. Prvních 160 ks mělo světlomety automobilu Ford, odlišnou přístrojovou desku a další malé odlišnosti. Daleko těžší model 6x6 (GTX) měl podvozky sedmapůltunové (omezená výroba pro tylové služby a námořnictvo, 1942–44).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x6, valník a přeprava osob

Dodge T223-WC63



Motor šestiválcový, 69 kW (92 bhp), Dodge T223, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Naviják firmy Braden. Velikost pneumatik 9.00-16. Rozvor 3 861 mm (152 in), rozvor zadních náprav 1 067 mm (42 in). Celkové rozměry 5 715x2 108x2 159, resp. 1 702 mm (225x83x85, resp. 67 in). Hmotnost 3 425 kg (7 550 lb).

Šestikolová varianta nosiče zbraní Dodge T214, s dvoustupňovou přídatnou převodovkou. Model WC62 byl bez navijáku, celková délka 5 461 mm (215 in). Výroba celkem více než 43 000 ks. Viz *Wheels & Tracks*, č. 20.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, údržba telefonního spojení**Diamond T 614**

Motor šestiválcový, 63 kW (84 bhp), Hercules CB-JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem (Hydrovac). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 835 mm (151 in). Celkové rozměry 5 791x2 286x2 667 mm (228x90x105 in). Hmotnost 5 262 kg (11 600 lb).

Civilní typ podvozku se speciální karoserií pro spojaře k údržbě, opravám a výstavbě telefonního spojení. Znamé také jako vozidlo pro stavbu telefonních spojení. V letech 1940–43 bylo dodáno 68 ks. Podobný podvozek s kabinou s valníkem a sklápěcí karoserií. G554.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, sklápěcí**Federal 2G**

Motor šestiválcový, 64 kW (86 bhp), Hercules JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 810 mm (150 in). Celkové rozměry 5 512x 2 286x2 261 mm (217x90x89 in). Hmotnost 3 617 kg (7 975 lb).

Hydraulicky dozada zvedaná sklápěcí karoserie 1,53 m³ (Anthony, Galion). V letech 1943–44 bylo dodáno 1 493 ks. Model 3G měl konstrukci karoserie jako Diamond T; v roce 1944 bylo vyrobeno 35 ks. G539.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, valník**GMC CC-453**

Motor šestiválcový, 72 kW (97 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 039 mm (159 in). Celkové rozměry 6 147x2 210x2 413 mm (242x87x95 in). Hmotnost 3 320 kg (7 320 lb).

Kabina model 1574. Plechové části jako u dobových Chevroletů. Firma GMC vyrobila v letech 1939–42 méně než 1 000 ks 4x2 pro americkou armádu, většinou militarizované civilní modely. Více jich bylo vyvezeno do Jižní Ameriky, Británie (ACX-504), Švýcarska (AC-454) atd.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x2, sklápěcí**International K7**

Motor šestiválcový, 66 kW (88 bhp), Hercules FAC, 4 408 cm³ (269 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem (Hydrovac). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-0. Rozvor 3 708 mm (146 in). Celkové rozměry 5 791x2 235x2 108 mm (228x88x83 in). Hmotnost 4 990 kg (11 000 lb).

Typické militarizované vozidlo řady K z let 1941/42 s dozadu sklápěnou karoserií firmy Gar Wood (ostatní výrobci: Anthony, Galion, St. Paul). Používané americkými jednotkami a Spojenci (na obrázku britský). Také valník a plošina s ohradou. Celková výroba 7 502 ks (mimo autobusy). G541.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x4, valník

Federal Q9



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Waukesha 6MK, 6 243 cm³ (381 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Nápravy Timken s dvojitou redukcí. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 191 mm (165 in). Celkové rozměry 6 147x 2 337x2 997 mm (242x92x118 in). Hmotnost 4 309 kg (9 500 lb).

Vůz vyráběný v letech 1934–35 pro týlovou službu (QMC), podle jejich specifikací No. 9 (proto model Q9). Nákupní cena 2 350 amerických dolarů. Podobná vozidla vyráběly firmy Corbitt a White, divize Indiana.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x4, cisterna na olej, L1

Autocar U2044



Motor šestiválcový, 63 kW (84 bhp), Hercules JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 251 mm (128 in). Celkové rozměry 4 877x2 261x2 642 mm (192x89x104 in). Hmotnost 3 978 kg (8 770 lb).

V letech 1940–41 bylo vyrobeno 233 ks pro letecké jednotky, sloužily jako cisterna na olej na letištích. Nádrž od firmy Heil měla obsah 2 498 litrů (660 galonů). Další 138 ks bylo s označením U4144 dodáno v roce 1941. G626.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x4, tahač

Autocar U4144T

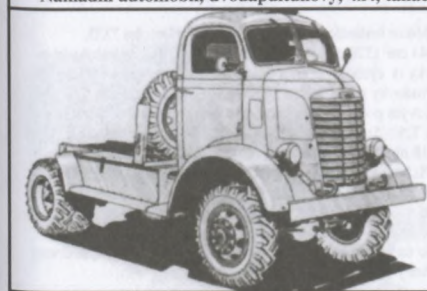


Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Autocar D, 5 867 cm³ (358 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 327 mm (131 in). Celkové rozměry 5 105x2 337x2 616 mm (201x92x103 in). Hmotnost 4 627 kg (10 200 lb).

Používaly jej hlavně letecké jednotky pro dopravu palivových návesových cisteren na 7 570 litrů (2 000 galonů). V roce 1941 bylo dodáno 274 ks, nahradily U4044 (s motorem Hercules JXD), kterých bylo v letech 1940–41 dodáno 548 ks. Pětitudový model U5044 vypadal podobně. G626.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 4x4, tahač

GMC AFKX-502



Motor šestiválcový, 82 kW (110 bhp), GMC M308, 5 047 cm³ (308 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 454 mm (136 in). Celkové rozměry 5 131x2 337x2 667 mm (202x92x105 in). Hmotnost 3 885 kg (8 565 lb), celková hmotnost 8 126 kg (17 915 lb).

V letech 1939–40 bylo vyrobeno 81 ks s č. USA 412792-872. Používaly jej jezdecké jednotky k tažení návesů s kořmi i nákladních návesů. Běžná civilní kabina 1506 s plochým průřezem předních blatníků. G627.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x4, světlomet

GMC AFWX-354



Motor šestiválcový, 66 kW (88 bhp), GMC, 4 064 cm³ (248 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné skříně poháněné zadní nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 4 242 mm (167 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 7 315x2 438x3 607 mm (288x96x142 in). Hmotnost 4 908 kg (10 820 lb).

Vyroběn v roce 1940 na francouzskou objednávku, ale předán Británii. Do roku 1941 měli Britové 792 ks. Americká armáda dostala také v roce 1940 149 ks s motorem 4 195 cm³ (256 cid). Byly používány pro přepravu světlometů. Kabina pětimístná. G628.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x4, světlomet/valník

Mack NB1



Motor šestiválcový, 58 kW (78 bhp), Continental FO, 4 146 cm³ (253 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 4 369 mm (172 in). Celkové rozměry 7 315x2 438x 3 501 mm (288x96x139 in). Hmotnost 4 822 kg (10 630 lb).

V letech 1939–40 bylo vyrobeno 368 ks. Byly odvozené od modelu EEU. Kabina osádky se 4 dveřmi (na každé straně 2 stejné). G629. Podobná vozidla dodávala firma Federal (model 75K131) pobřežnímu dělostřelectvu.

Nákladní automobil, dvouapůl- až pětítunový, 6x4, valník

GMC CCW-353



Motor šestiválcový, 68 kW (91 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a jednostupňové přídavné převodovky (nižší převod zablokovaný) poháněné zadní nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 6 502x 2 235x2 362 mm (256x88x93 in). Hmotnost 4 559 kg (10 050 lb).

V letech 1941–43 bylo dodáno přes 23 500 ks, hlavně pro půjčku a pronájem (včetně Austrálie a SSSR). Užitečný náklad na silnici 5 tun. Také cisterna na palivo, tahač, vozidlo pro odpady atd. G508.

Nákladní automobil, dvouapůl- až pětítunový, 6x4, valník

Studebaker US6x4-U7



Motor šestiválcový, 65 kW (87 bhp), Hercules JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvou- nebo jednostupňové přídavné převodovky poháněné zadní nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 115 mm (162 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 6 553x2 235x2 769 mm (258x88x109 in). Hmotnost 4 334 kg (9 555 lb).

V letech 1942–45 firma Studebaker vyrobila asi 70 000 ks tohoto modelu, 12 104 ks s navijákem (U8) a 8 640 taháčů (U6) s rozvorem 3 759 mm (148 in). Kabiny byly uzavřené nebo otevřené. Většina šla do SSSR (pro raketometry „Stalinovy varhany“ atd.). G630.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, tahač

Ford/MH C5-6x6



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy. Listová péra, vzadu obrácená. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 912 mm (154 in). Celkové rozměry 5 969x2 184x2 134 mm (235x86x 84 in). Celková hmotnost 6 917 kg (15 250 lb).

Firma Marmon-Herrington vyráběla upravená vozidla Ford 6x6 od roku 1935 (B56). Stát některé z nich od roku 1937 kupoval (valník/tahač, světlo), na obrázku je podvozek s kabinou. Hlavními uživateli po roce 1939 byly Austrálie a Kanada.

Nákladní automobil, třítunový, 6x6, valník/tahač

GMC 4929



Motor šestiválcový, 54 kW (72 bhp), Oldsmobile, 3 769 cm³ (230 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy. Listová péra, vzadu obrácená. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 3 950 mm (155,5 in). Celkové rozměry 5 893x2 210x2 184 mm (232x87x86 in). Hmotnost 4 060 kg (8 950 lb), celková hmotnost 6 781 kg (14 950 lb).

V roce 1938 bylo vyrobeno malé množství v ceně 2 355 amerických dolarů za kus. Toto vozidlo předcházelo standardizované dvouapůltunové sérii 6x6 z 2. světové války. Zachovalo se nejméně jedno vozidlo (viz *Wheel & Tracks*, č. 25). Existovala také verze 6x4.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, valník

GMC ACKWX-353



Motor šestiválcový, 68 kW (91 bhp), GMC, 4 195 cm³ (256 cid), OHV; prostřednictvím čtyř-, později pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy. Listová péra, vzadu obrácená. Velikost pneumatik 7,00-20. Rozvor 4 115 mm (162 in), rozvor zadních náprav 1 118 (44 in). Celkové rozměry 7 036x2 235x2 819 mm (277x88x111 in). Hmotnost 4 633 kg (10 215 lb).

V roce 1940 bylo vyrobeno asi 2 500 ks, také s jinými rozvory a typy karoserií. Francouzi objednali 1 000 ks s motorem 4 064 cm³ (248 cid) a převodovkou Chevrolet; zařazené jako třítunové vozidlo. Vozidla byla přesměrována do Velké Británie.

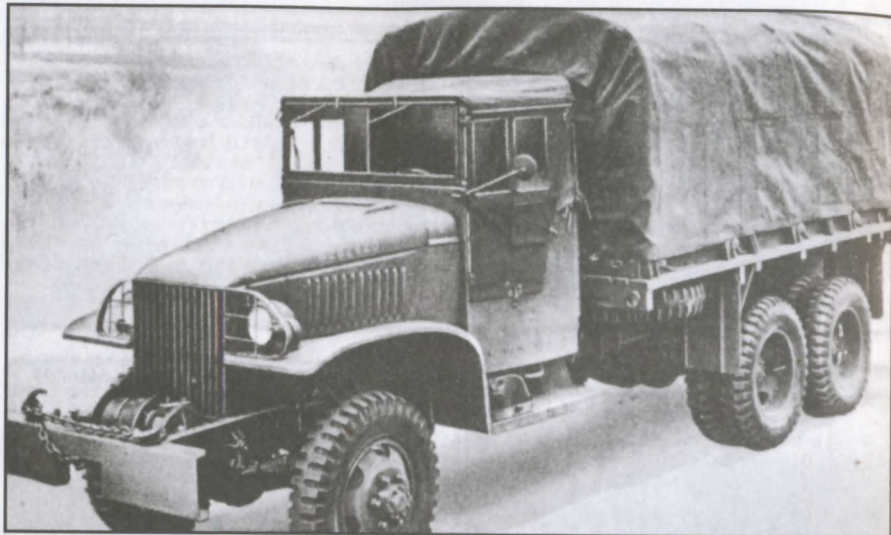
Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, valník

GMC CCKW-352



Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 3 683 mm (145 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 6 147x2 235x2 743, resp. 1 930 mm (242x88x108, resp. 76 in). Hmotnost 4 990 kg (11 000 lb).

Vyráběný pro jednotky USA a Spojence (včetně nejméně 400 ks pro Velkou Británii) po celou 2. světovou válku s uzavřenou i otevřenou kabinou, s navijákem i bez navijáku. Hlavním posláním bylo tažení děl, ale mnoho vozidel bylo karosováno jako cisterny a vozy na odpad.

**Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6****GMC CCKW-353****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

V letech 1941–45 bylo firmou Yellow Truck & Coach Mfg Co. (po roce 1943 GMC Truck & Coach) a divizí Chevrolet společnosti General Motors Corp. vyrobeno přes půl milionu „dvouapůlek“. Většina byly valníky, ale existovalo mnoho i jiných typů karoserií. Vozidla byla dodávána s otevřenou nebo uzavřenou kabinou, s navijákem nebo bez navijáku a buďto s mostovou nápravou Chevrolet nebo s dělenými nápravami Timken (s různými součástkami pohonu). Ohledně vzduchem přepravovaných verzí viz *Wheels & Tracks*, č. 22. G508.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor GMC 270 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 4 416 cm³ (269,5 cu in). Výkon 70 kW (94 bhp), resp. 77,5 kW (104 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,6:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem (Hydrovac). Půleliptická listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 151 litr (40 galonů). Naviják s tažnou silou 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadní nápravy 1 118 mm (44 in). Celková délka 6 858 mm (270 in), šířka 2 235 mm (88 in), výška 2 794, resp. 1 880 mm (110, resp. 74 in). Světla výška 254 mm (10 in). Hmotnost 5 103 kg (11 250 lb), celková hmotnost (na silnici) 9 276 kg (20 450 lb).

Nahoře: valník (B2). *Dole:* benzinová cisterna (D1) na 2 840 litrů (750 galonů) a *vpravo* sklápěcí valník (H1).



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, pojízdná dílna, ST6**GMC CCKW-353**

Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 6 477x2 438x2 997 mm (255x96x118 in). Hmotnost asi 5 420 kg (11 950 lb).

Typický příklad skříňové karoserie vybavené pro různé účely, např. dělostřelecko, autoopravna, elektrodílna, nástrojárna, opravna ručních zbraní, ale také strojní dílna, sklad náhradních dílů apod. Model ST5 neměl rozebratelnou karoserii. G508, G227.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, vzduchový kompresor**GMC CCKW-353**

Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 6 452x2 286x2 362 mm (254x90x93 in). Hmotnost 5 525 kg (12 180 lb).

Kompresor firmy LeRoi typ D318, čtyřválcový 5 211 cm³ (318 cid) dodávající 2,97 m³/min na podvozku GMC (také s otevřenou kabinou). Používaný ženijními jednotkami jako zdroj energie pro pneumatická zařízení.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, valník, polokapotový**GMC CCKWX-353**

Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 6 756x2 235x2 692 mm (266x88x106 in). Hmotnost 4 899 kg (10 800 lb).

V letech 1942–43 bylo vyrobeno 2 232 ks těchto vozidel (s karoserií 4,7 m) s uzavřenou nebo otevřenou kabinou. Dalšíh 5 000 ks, s karoserií 5,18 m (M427), bylo vyrobeno v průběhu let 1944–45. Všechna vozidla měla mostové nápravy. G508.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, obojživelný**GMC DUKW-353**

Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 11,00-18. Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadních náprav 1 118 mm (44 in). Celkové rozměry 9 449x2 515x2 692, resp. 2 286 mm (372 x99x106, resp. 90 in.) Hmotnost 6 749 kg (14 880 lb).

V letech 1942–45 bylo na základě 5 objednávek vyrobeno 21 147 ks. Prvních 2 005 ks mělo svislé hranaté čelní okno a další menší rozdíly. Pozdější modely měly centrální řízení tlaku pneumatik. Lidové byly označovány jako „kačeny“ (Duck). G501.

**Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6****Studebaker US6****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Aby se za 2. světové války zvýšila výroba dvouapůltunových vozidel 6x6 a 6x4, dostala firma Studebaker objednávku na téměř 200 000 kusů, většinou pro půjčku a pronájem. Hlavními zákazníky byly SSSR (více než polovina), Británie a později Austrálie. Z celkového množství bylo více než 90 000 kusů 6x4 a firma Reo Motors v koprodukcí vyrobila 22 204 ks 6x6 (US6-U3). Celkové číslo bylo 218 863 kusů. Asi 3 800 ks bylo dodáno jako podvozek s kabinou. Vozidla 6x4 byla dodávána jako valníky a tahače. G630.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Hercules JXD, kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 5 244 cm³ (320 cu in). Výkon 65 kW (87 bhp), resp. 69 kW (93 bhp) při 2 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,6:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Půleliptická listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 7,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 151 litr (40 galonů). Naviják s tažnou silou 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 759 mm (148 in), rozvor zadní nápravy 1 118 mm (44 in). Celková délka 6 248 mm (246 in), šířka 2 235 mm (88 in), výška 2 692 mm (106 in). Světla výška 254 mm (10 in). Hmotnost 4 581 kg (10 100 lb), celková hmotnost (na silnici) 8 573 kg (18 900 lb).

Nahoře: valník US6-U2. *Dole:* valník US6-U3 a vpravo benzinová nádrž US6-U5 na 2 840 litrů (750 galonů).



**Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6****International M-5H-6****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Tato řada vozidel, vyráběná hlavně pro námořní péchotu a námořnictvo, se skládala z podvozků s dlouhým nebo krátkým rozvorem a z otevřené nebo uzavřené kabiny. Karoseriemi byly hlavně valníky, sklápěčky, palivové nádrže, odtahová vozidla a tahače, ale mnoho podvozků bylo karosováno pro speciální účely, například jako požární vozidla, dílny a vozidla pro dopravu maziv. Zdá se, že bylo dodáno asi 40 000 kusů. QMC v roce 1941 objednaly 500 ks 6x6 (M56) a 3 000 ks 6x4 (M-5-6x4), modelů s valníkem a dalších 1 000 ks v roce 1942; většinu pro Rusko a Čínu – tato vozidla měla motory FBC-318B, 83 kW (111 bhp), 5 211 cm³ (318 cid).

Nahoře: sklápěcí valník M-5H-6. *Dole:* valník s prodlouženým rozvorem (M-5-6) a vpravo požární vozidlo.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor International RED-361B (nebo FBC-361B) s rozvorem OHV. Zdvihový objem 5 912 cm³ (360,8 cu in). Maximální výkon 94 kW (126 bhp). Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 7,166:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Listová péra. Zadní podvozek Hendrickson. Pneumatiky 7,50-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 231 litr (61 galonů). Naviják s tažnou silou 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 785 mm (149 in). Celková délka 6 452 mm (254 in), šířka 2 337 mm (92 in), výška 2 388 mm (94 in). Světlná výška 254 mm (10 in). Hmotnost 6 078 kg (13 400 lb), celková hmotnost (na silnici) 10 614 kg (23 400 lb).





Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6

GMC M135

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada M modelů GMC. Šlo o první poválečnou generaci vozidel GM proslavených „tahounů armády“. Zavedena byla počátkem 50. let, poprvé použita v Koreji. Existovaly valník M135 a M211, sklápěcí M215, cisterna na benzin M217, pojízdná dílna M220, tahač M221 a cisterna na vodu M222. Výhradně jejich prvkem byla dvourozsohová automatická převodovka. Alternativní model M34, vyráběný firmou Reo (a varianty), byl však standardizován, a tak výroba GMC s výjimkou Kanady brzy skončila. G749.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor GMC 320M s rozvodem OHV. Zdvihový objem 4 942 cm³ (301,6 cu in). Výkon 97 kW (130 bhp) při 3 200 ot/min. Převodovka dvourozsohová Hydramatic 4 stupně vpřed, 1 vzad. Rozvodovka jednostupňová s automatickým odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,17:1. Vzduchokapalinové brzdy. Půleliptická listová pera, vzadu dvojité a obrácená (horní pevně uchycená). Pneumatiky 11,00-20 (nebo 9,00-20, vzadu dvojité). Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 212 litrů (56 galonů). Naviják s tažnou silou 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celková délka 6 833 mm (269 in), šířka 2 235 mm (88 in), výška 2 667 mm (105 in). Světla výška 318 mm (12,5 in). Hmotnost 5 593 kg (12 330 lb), celková hmotnost (na silnici) 10 287 kg (22 680 lb).

Nahoře: valník M135. Dole: valník M211 a vpravo sklápěcí (1,91 m³) M215.





Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6

Reo M35

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Radu M „Eager Beaver“ (nadšený bobr) začala vyrábět v roce 1950 firma Reo a s periodickým vylepšením a změnami výroba pokračovala až do 80. let. Za tu dobu jich také ostatní výrobci (Studebaker, Curtiss Wright, Kaiser Jeep, AM General, White) vyrobili velké množství a existovalo mnoho typů karoserií. Pozdější modely měly vícepalivové a vznětové motory, pro příjemce vojenské pomoci (MAP) existovaly také zjednodušené verze. K variantám patřila odtahová vozidla, cisterny a další typy se speciálním vybavením, které byly často vybavené a karosované subdodavateli. G742.

Nahoře: valník M35 (od roku 1953). Dole vlevo: pojízdná dílna M109. Dole vpravo: sklápěcí M47.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, šestiválcový zážehový motor Reo OA-331 (nebo Continental COA-331) s rozvodem OHV. Zdvihový objem 5 424 cm³ (331 cu in). Maximální výkon 95 kW (127 bhp) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s automatickým odpojením předního náhonu. Stálý převod náprav 6,72:1. Vzduchokapalinové brzdy. Půleptická listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 9,00-20 (nebo 11,00-20, vzadu samostatně). Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 189 litrů (50 galonů). Naviják s tažnou silou 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 912 mm (154 in), rozvor zadní nápravy 1 219 mm (48 in). Celková délka 6 985 mm (275 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 2 819 mm (111 in). Světla výška 318 mm (12,5 in). Hmotnost 5 842 kg (12 880 lb), celková hmotnost (na silnici) 10 605 kg (23 380 lb).



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, odtahový/jeřáb**Reo, Studebaker**

Motor šestiválcový, 95 kW (127 bhp), Reo OA nebo Continental COA, 5 424 cm³ (331 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchokapalinové brzdy. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 912 mm (154 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 671x2 438x2 515 mm (302x96x x99 in). Hmotnost 8 974 kg (19 785 lb).

Hydraulický teleskopický otočný jeřáb firmy Austin Western na podvozku M45 s nosností (při použití podpěr) max. 36 kN (3,6 tuny). Model M60 byla vyprošťovací varianta se stejným jeřábem. G742.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, benzinová cisterna na 4 540 litrů (1 200 galonů)**Reo**

Motor šestiválcový, 95 kW (127 bhp), Reo OA, 5 424 cm³ (331 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchokapalinové brzdy. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 912 mm (154 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 036x2 362x2 464 mm (277x93x97 in). Hmotnost 6 119 kg (13 490 lb).

Podvozek M45 s třídišnou nádrží firmy Heil. Čerpací zařízení vzadu. Model M49C měl zařízení k odlučování paliva. M50 vypadal podobně, ale vozil vodu. G742.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, tahač, M275**Reo Studebaker**

Motor šestiválcový, 95 kW (127 bhp), Reo OA nebo Continental COA, 5 424 cm³ (331 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchokapalinové brzdy. Listová péra, vzadu obrácená. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 607 mm (142 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 5 791x2 388x2 515 mm (228x94x x99 in). Hmotnost 5 257 kg (11 590 lb).

Na obrázku je typ s pevnou střechou kabiny ve službách USAF (ve Velké Británii). Vzduchová brzda pro návěs. Naviják na přání. Model M48 podobný, ale s rozvorem 3 912 mm (154 in) jako standardní valník. G742.

Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, požární (motorové čerpadlo), třída 530A**Reo**

Motor šestiválcový, 95 kW (127 bhp), Reo OA, 5 424 cm³ (331 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchokapalinové brzdy. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 912 mm (154 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 468x2 388x2 489 mm (294x94x98 in). Hmotnost 7 552 kg (16 650 lb).

Vybavení firem Dakota nebo Howe na podvozku s kabinou M44. Vpředu čerpadlo 1 892 litrů (500 gal) za minutu, pomocná nádrž vody 1 514 litrů (400 gal), pěnová nádrž 151 litrů (40 gal). Třída 530B byla vybavena dalšími výrobci. Typ Cardox O-6 byl bezkapotový s motorem 179 kW (240 bhp).

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Dodge VH48



Motor šestiválcový, 74 kW (99 bhp), Dodge, 3 949 cm³ (241 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 521 mm (178 in). Celkové rozměry nejsou známy. Celková hmotnost 6 804 kg (15 000 lb).

Militarizované civilní vozidlo tohoto typu bylo v letech 1939–40 dodáno v počtu 1 500 ks francouzské armádě. Vozidla měla pevné bočnice, ložnou plochu 4,57x2,13 m (15x7 ft), vazu dřevěné „konvojové nárazníky“ atd. Podobná vozidla (s pneumatikami 34x7) byla prodána do Číny.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Dodge VK62B



Motor šestiválcový, 68 kW (91 bhp), Dodge T124, 5 424 cm³ (331 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Kola s 10 šrouby a pneumatikami 9,00-20. Rozvor 4 775 mm (188 in). Celkové rozměry 7 645x2 337x3 048 mm (301x92x120 in). Hmotnost 4 370 kg (9 635 lb).

Vozidlo objednala v roce 1939 Francie. Mnohá pak byla zaslána do Velké Británie, kde je používala armáda a britské letectvo, které je s dělenou nebo integrovanou karoserií pro 23 osob používalo jako autobusy pro posádky letadel.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

Dodge T234



Motor šestiválcový, 68 kW (91 bhp), Dodge, 5 424 cm³ (331 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Náprava s dvojitou redukcí. Pravostranné řízení. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Kola s 10 šrouby a pneumatikami 10,00-20. Rozvor 4 318 mm (170 in). Celkové rozměry 6 731x2 235x 2 946 mm (265x88x116 in). Hmotnost 4 495 kg (9 910 lb).

V letech 1944–46 bylo prostřednictvím Ministerstva financí USA odesláno do Číny na základě dvou objednávek 15 000 ks. Údajně byla některá odeslána také do Austrálie. Karoserii tvořila kabina model 4392 a plošina 4397 nebo plošina s postranními 4398.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

GMC AC(X)-504



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), resp. 74,5 kW (100 bhp), GMC, 4 556 cm³ (278 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 521 mm (178 in). Celkové rozměry 6 934x2 286x3 039 mm (273x90x122 in). Hmotnost 4 522 kg (9 970 lb).

Další příklad vozidla z původně francouzské objednávky. V roce 1941 jich bylo 1 850 ks přeměnováno a posláno do Británie. Koncem 30. a počátkem 40. let ozbrojené síly mnoha států zakoupily americká vozidla několika značek.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, valník

White 704S



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), White, 4 425 cm³ (270 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Litá, šestipaprsková kola s pneumatikami 9,00-20. Rozvor 4 521 mm (178 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Víceúčelová karoserie firmy Heil. V roce 1939 ji francouzská armáda objednala 1 500 ks, dodané byly počátkem roku 1940. Militarizovaná vozidla podobné konstrukce dodala také firma Studebaker (K30). Viz *Wheels & Tracks*, č. 1.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, taháč

Corbitt D800T35



Motor šestiválcový, 112 kW (150 bhp), Cummins HB600, 11 012 cm³ (672 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a nápravy s dvojitou redukcí poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in). Celkové rozměry 5 613x2 388x2 515 mm (221x94x99 in). Celková hmotnost 15 876 kg (35 000 lb).

Vozidlo dodané okolo roku 1950 námořnictvu pro tažení těžkých návěsů. Typické „poskládané vozidlo“ se spojkou firmy Lipe Rollway, převodovkou Fuller, nápravami Timken, brzdami Westinghouse, řízením Ross atd.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, valník

Chevrolet YS4103/Thorton



Motor šestiválcový, 61 kW (82 bhp), Chevrolet, 3 540 cm³ (216 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňového přidavného převodu v děliči momentu poháněné zadní nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu dvojitými a obrácenými. Pneumatiky 7,50-20. Rozvor 4 420 mm (174 in), rozvor zadních náprav 1 067 mm (42 in). Celkové rozměry 7 010x2 388x 3 023 mm (276x94x119 in). Hmotnost 3 935 kg (8 675 lb).

Víceúčelové vozidlo z původně francouzské objednávky. V roce 1941 bylo Británii dodáno 2 338 ks. Přeměněné z 4x2 upevněním tandemového podvozku Thorton AC26C1. Nejméně jedno takové vozidlo bylo vybavené dvouramenným odtahovým zařízením Holmes.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, podvozek s kabinou

Dodge WK60/Thorton



Motor šestiválcový, 68 kW (91 bhp), Dodge T210, 5 424 cm³ (331 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňového přidavného převodu v děliči momentu poháněné zadní nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu dvojitými a obrácenými. Kola s dělenými ráfky a pneumatikami 10,50-20. Rozvor 4 166 mm (164 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 807x2 134x2 565 mm (268x84x101 in). Celková hmotnost 11 340 kg (25 000 lb).

Speciální konstrukce pro Velkou Británii se vzorem kol WD, pravostranným řízením atd. Navíják firmy Gar Wood za kabinou. V roce 1941 bylo dodáno a v Kew zkompleťováno 742 ks s britskou odtahovou karoserií.



Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, valník

FWD HAR

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vozidlo HAR odvozené z civilní řady H se objevilo v několika verzích: HAR-01 a 03, které byly dodány Kanadě a Británii, a plně militarizované HAR-1, kterých bylo v letech 1943–44 dodáno 7 000 kusů. Mnohé byly odeslány karosované jako valníky Spojencům, včetně Británie (1 664 ks). Ostatní byly vybavené pro odklizení sněhu (se sněhovou frézou Bros s motorem Climax R6). G531. Viz *Wheels & Tracks*, č. 5.

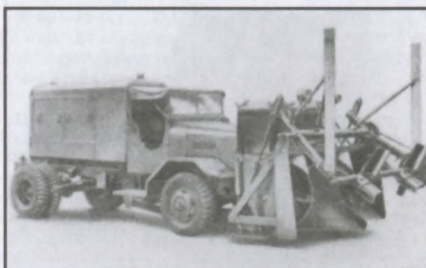
Nahoře: valník HAR-1. *Dole:* HAR-01 (s kanadskou univerzální karoserií) a *vpravo* HAR-1/sněhová fréza Bros.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Waukesha 6BZ, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 5 244 cm³ (320 cu in). Maximální výkon 66 kW (88 bhp) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Přídavná řetězová jednostupňová převodovka se závěrem diferenciálu. Stálý pohon všech kol. Stálý převod nápravy 5,285:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 151 litr (40 galonů). Tažná síla navijáku 50 kN (5 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 962 mm (156 in). Celková délka 6 782 mm (267 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 2 819 mm, resp. 2 286 mm (111, resp. 90 in). Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost 5 182 kg (11 425 lb), celková hmotnost 8 811 kg (19 425 lb).



Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, skříňový

GMC AFKX-804



Motor šestiválcový, 132 kW (177 bhp), GMC, 6 981 cm³ (426 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Nápravy Timken. Vzduchové brzdy. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 4 191 mm (165 in). Celkové rozměry asi 7 620x2 489x3 302 mm (300x98x130 in). Hmotnost asi 8 618 kg (19 000 lb).

Robustní polokapotové podvozky z karoserií firmy York-Hoover používané především leteckými jednotkami pro dopravu radiostanic. V roce 1941 jich bylo dodáno 192 ks, v roce 1942 124 ks. Byly nahrazené pěti- až šestitunovým modelem založeným na typu Autocar. G632.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x4, jeřáb

Coleman G55A/Quick-Way E55



Motor šestiválcový, 93 kW (125 bhp), Buda LO525, 8 554 cm³ (522 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Nápravy s dvojitým převodem. Vzduchové brzdy. Listová péra. Pneumatiky 10,00-20. Rozvor 3 734 mm (147 in). Celkové rozměry 10 363x2 438x3 251 mm (408x96x128 in). Hmotnost 11 431 kg (25 200 lb).

Jeřáb přestavitelný na rypadlo, ke kladení kabelů atd. Motor jeřábu IHC U9, čtyřválcový, 26 kW (35 bhp), uložený v otočné části. Vybavení přepravované na speciálním čtyřtunovém jednodráhovém přívěsu. Přední naviják 60 kN (6 tun). Z let 1941-44. G684.

Nákladní automobil, čtyř- až pětitunový, 4x4, tahač

Federal 94X43(A)



Motor šestiválcový, 83,5 kW (112 bhp), Hercules RXC, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Listová péra. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 416 mm (134,5 in). Celkové rozměry 5 156x2 413x2 769 mm (203x95x109 in). Hmotnost 5 420 kg (11 950 lb).

Pozdější výrobní modely (94X43B a C) měly otevřenou stěchu kabiny. V letech 1941-45 bylo dodáno 8 119 ks. Kromě řízení a tvaru přední části byla tato vozidla podobná modelu Autocar/White (viz níže). G513.

Nákladní automobil, čtyř- až pětitunový, 4x4, tahač

Autocar U7144T, White 444T



Motor šestiválcový, 83,5 kW (112 bhp), Hercules RXC, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Listová péra. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 416 mm (134,5 in). Celkové rozměry 5 156x2 413x2 845, resp. 2 337 mm (203x95x112, resp. 92 in). Hmotnost 5 289 kg (11 660 lb).

Vozidlo vyráběné v letech 1941-45 s otevřenou nebo uzavřenou kabinou firmami Autocar (11 104 ks) a White (2 751 ks) podle stejných technických podmínek. Podle záznamu materiálové správy pomáhaly v roce 1945 se závěrečnou montáží firmy Kenworth a Marmon-Herrington. G510.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6, valník

White Indiana 16X6

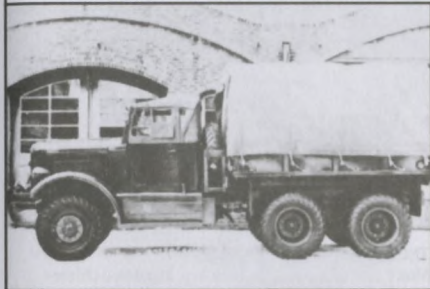


Motor šestiválcový, 70 kW (94 bhp), resp. 78 kW (105 bhp), Hercules YXC3, 7 850 cm³ (479 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 8,25-22. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 5 994x2 337x x2 743 mm (236x92x108 in). Hmotnost 5 622 kg (12 395 lb).

V letech 1934–35 bylo zkonstruováno neudané množství za cenu 3 765 amerických dolarů (s navijákem 4 365 amerických dolarů) za kus. Tato vozidla patřila k prvním armádním čtyřtunovým tahačům 6x6 (do té doby jen dvou- až čtyřtunové).

Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6, valník

Autocar C7066



Motor šestiválcový, 79 kW (106 bhp), Autocar NB447, 7 325 cm³ (447 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in). Celkové rozměry 6 528x2 438x3 023 mm (257x96x119 in). Hmotnost 7 738 kg (17 060 lb).

V letech 1940–41 bylo vyrobeno pouze 14 ks včetně 3 ks (USA č. W00275277) s odtahovým vybavením. Cena 6 140 amerických dolarů za verzi valník/tahač zahrnovala i naviják. Byly použity nápravy a přídavná převodovka firmy Timken.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6, valník

White 950X6



Motor šestiválcový, 86 kW (115 bhp), White 20A, 5 933 cm³ (362 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 4 724 mm (186 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 6 858x2 438x x2 946 mm (270x96x116 in). Hmotnost 7 162 kg (15 790 lb).

Typů White čtyřtunových 6x6 bylo vyrobeno celkem 85 ks, včetně 6 ks odtahových vozidel. Valník/tahač (na obrázku) s uzavřenou kabinou a navijákem stál 5 610 amerických dolarů. Přídavnou převodovku a nápravy dodala firma Timken-Detroit.

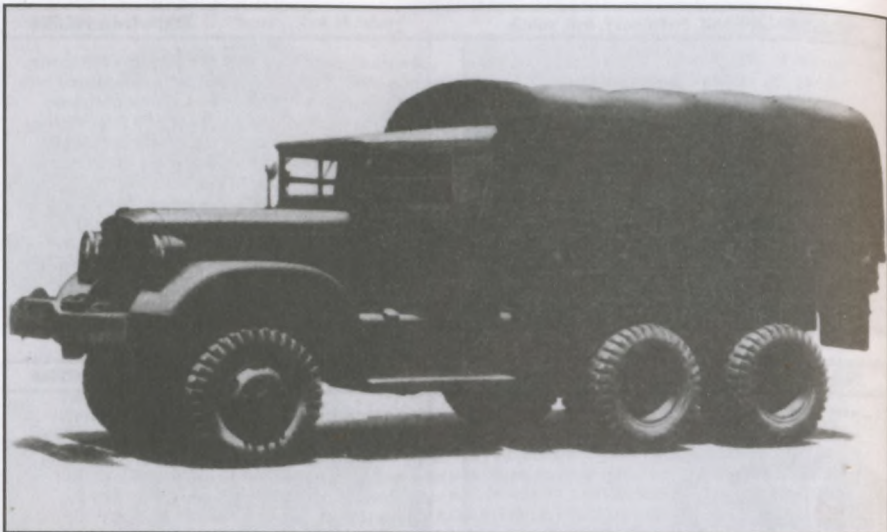
Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6, valník

Diamond T 967



Motor šestiválcový, 73 kW (98 bhp), Hercules RXB, 8 210 cm³ (501 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 835 mm (151 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 6 807x2 438x2 997 mm (268x96x118 in). Hmotnost 8 187 kg (18 050 lb).

Týlové jednotky v roce 1940 získaly 470 ks čtyřtunových vozidel 6x6: 11 ks firmy Autocar, 85 ks White, 8 ks Ward LaFrance a 366 ks Diamond T (na obrázku). Poslední typ stál 4 990 amerických dolarů a stal se standardem své třídy, i když s malými vylepšeními.

**Nákladní automobil, čtyřtunový, 6x6****Diamond T 968****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Po téměř 1 000 kusech valníků modelu 967 v letech 1940–41 bylo toto vozidlo vylepšeno v modelech 968, 968A a 968B a zůstalo ve výrobě až do roku 1945. Po roce 1943 měla většina z nich kabinu s plátěnou střechou. Celková výroba valníků se přiblížila číslu 9 000 ks. Existovaly i varianty, např. valník/ponton, rozvor 4 369 mm (172 in), sklápěcí, odtahové vozidlo (dvouramenný jeřáb Holmes W45) a podvozek s kabinou pro speciální účely (jeřáby, skříňové atd.). Zvláště dlouhé podvozky (975, 975A) byly konstruovány pouze pro Kanadu. Celkové množství dodané americkým jednotkám a Spojencům činilo 31 245 kusů.

Nahoře: valník 968B. *Dole vlevo:* sklápěcí 972 (bez navigáku). *Dole vpravo:* odtahové vozidlo 969A.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Hercules EXC, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 8 670 cm³ (529 cu in). Maximální výkon 79 kW (106 bhp), hrubý 98 kW (131 bhp), při 2 300 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod náprav s dvojitou redukcí 8,435:1. Vzduchové brzdy. Odpružení půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 6 V (12 V pro startování). Objem paliva 227 litrů (60 galonů). Tažná síla navijáku 75 kN (7,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 835 mm (151 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celková délka 6 807 mm (268 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 2 997 mm (118 in). Světlá výška 279 mm (11 in). Hmotnost 7 938 kg (17 500 lb), celková hmotnost (na silnici) 15 649 kg (34 500 lb).



Nákladní automobil, pětikutový, 4x2, valník

Mack EHU



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Mack EN, 5 078 cm³ (310 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20.

Rozvor 4 115 mm (162 in). Celkové rozměry 6 706x2 134x 2 972 mm (264x84x117 in). Hmotnost 4 572 kg (10 080 lb).

V roce 1942 obdržela Británie v rámci půjčky a pronájmu 70 ks těchto polokapotovaných vozidel, spolu se 180 ks tahačů EHUT, velkým množstvím vozidel s normálním řízením (EH) a tahačů (EHT). Tahače měly vzduchové brzdy a silnější motor (EN354). Známe byly také jako třítunové.

Nákladní automobil, pětikutový, 4x2, valník

International KR11



Motor šestiválcový, 92,5 kW (124 bhp), International FBC-nebo RED-450D, 7 391 cm³ (451 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Listová péra. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 4 089 mm (161 in). Celkové rozměry 6 375x2 464x2 210 mm (251x97x87 in). Hmotnost 5 813 kg (12 815 lb).

Jeden z několika typů dodaných firmou IHC. Sklápecí karoserie byly firm Daybrook, Galion a Gar Wood. K ostatním typům patřily valníky, rozvor 5 004 a 4 547 mm (197 a 179 in), a tahače, rozvor 4 089 mm (161 in). Celkem bylo dodáno 2 200 ks, mnohé v rámci půjčky a pronájmu. Některá vozidla měla motor FBC-401, 114 bhp. Z let 1941-43. G542.

Nákladní automobil, pětikutový, 4x2, tahač, M425

International H-542-9



Motor šestiválcový, 92,5 kW (124 bhp), International RED-450D, 7 391 cm³ (451 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Náprava s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Listová péra. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 5 080x 2 413x2 667, resp. 2 057 mm (200 x95x105, resp. 81 in). Hmotnost 5 171 kg (11 400 lb).

Tahač polokapotový pro lehký provoz s pětikutovými přívěsy. Ze 4 640 ks vyrobených v letech 1944-45 bylo 1 200 ks vyrobeno (v roce 1945 firmou Marmon-Herrington) podle specifikace M426 (viz níže) a přepracováno na H-542-11C (C jako converted, přepracováno). G671.

Nákladní automobil, pětikutový, 4x2, tahač

International H-542-11



Motor šestiválcový, 92,5 kW (124 bhp), International RED-450D, 7 391 cm³ (451 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Náprava s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Listová péra. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 5 080x2 464x2 718, resp. 2 134 mm (200x97x107, resp. 84 in). Hmotnost 5 488 kg (12 100 lb).

V letech 1944-45 bylo vyrobeno 6 678 ks plus 1 100 ks smontovaných firmou Kenworth a 3 200 ks firmou Marmon-Herrington. Všechna vozidla měla otevřenou kabinu firmy Hayes s točnicí M36 pro desetitunové návěsy. Viz *Wheels & Tracks*, č. 13. G671.

**Nákladní automobil, pětitunový, 4x2****Mack EH****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Model byl odvozený z civilní výroby, značně militarizovaný a konstruovaný se dvěma rozvory: valník, 4 318 mm (170 in), a tahač, 3 708 mm (146 in).

Vozidla měla plátěnou střešku kabiny a někdy nesla označení pěti- až šestitunové 4x2. V letech 1943–44 bylo vyrobeno 3 450 valníků, z nichž 2 400 ks bylo odesláno do Británie v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu. Výroba tahačů byla omezena na 50 kusů. V roce 1942 bylo na těchto podvozcích s rozvorem 5 842 mm (230 in) vyrobeno 100 ks třicetisedmimístných autobusů. Velké množství civilního provedení bylo rovněž dodáno Británii; typický příklad je na obrázku. G533.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor EN354, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 5 798 cm³ (353,8 cu in). Maximální výkon 82 kW (110 bhp) při 2 620 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Stálý převod nápravy 8,59:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 189 litrů (50 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 318 mm (170 in). Celková délka 6 883 mm (271 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 2 870, resp. 2 388 mm (113, resp. 94 in). Světlá výška 254 mm (10 in). Hmotnost 4 763 kg (10 500 lb), celková hmotnost 9 299 kg (20 500 lb).

Nahoře: valník EH. *Dole:* tahače EHT, civilní a militarizovaný typ.



Nákladní automobil, pětitudnový, 4x4, taháč

Autocar U5044



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Autocar, 5 522 cm³ (337 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Stálý převod nápravy firmy Timken 8,21:1. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 327 mm (131 in). Celkové rozměry 5 105x x1 575x2 642 mm (201x92x104 in). Hmotnost 4 434 kg (9 775 lb).

Vozidlo velmi podobné dvouapátlutovému modelu Autocar U4144T 4x4, ale s větším motorem a vlastní přídavnou převodkou. Dodány byly 2 ks v roce 1940 a 95 ks v roce 1941 za cenu 3 655 amerických dolarů. Číslo USA byla W51313-409. G635.

Nákladní automobil, pěti- až šestitudnový, 4x4, taháč

Mack NJU1



Motor šestiválcový, 101 kW (136 bhp), Mack EN532, 8 718 cm³ (532 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,75-20 (později 12,00-20). Rozvor 3 759 mm (148 in). Celkové rozměry 6 020x2 438x x2 896 mm (237x96x114 in). Hmotnost 7 521 kg (16 580 lb).

V roce 1941 bylo vyrobeno pro přepravu mostního vybavení na návesech asi 700 ks. Některé byly zaslány Britům do Egypta. Varianta NJU2 (pouze 8 ks) byla používána pro topografické práce a neměla úložný prostor za kabinou. Naviják za nárazníkem. G639.

Nákladní automobil, pěti- až šestitudnový, 4x4, taháč

Autocar U8144T



Motor šestiválcový, 83,5 kW (112 bhp), Hercules RXC, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 140 mm (163 in). Celkové rozměry 6 248x2 489x2 794 mm (246x98x110 in). Hmotnost 7 530 kg (16 600 lb).

V letech 1941–45 bylo pro americkou armádu a půjčku a pronájem vyrobeno celkem 2 700 ks. Pozdější výroba měla kabinu s plátěnou střešou. Naviják byl standardem. Používaly se hlavně pro dopravu mostního vybavení na návesech. V prostoru za kabinou byly nástroje pro stavbu mostů. G511.

Nákladní automobil, pěti- až šestitudnový, 4x4, skříňový

Autocar U8144



Motor šestiválcový, 83,5 kW (112 bhp), Hercules RXC, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 140 mm (163 in). Celkové rozměry 7 620x2 489x3 302 mm (300x98x130 in). Hmotnost 8 745 kg (19 280 lb).

Karoserie firmy York-Hoover. Používaly se hlavně pro přepravu a výstavbu spojovacího vybavení (včetně radaru). Označení letectva bylo K30, K31, K62. Celková výroba v letech 1942–44 dosáhla málo přes 600 ks. G511.



Nákladní automobil, pěti- až šestitunový

FWD SU-COE

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada SU byla nabízena v konvenční úpravě a s bezkapotovou kabinou. Tato vozidla byla později dodávána hlavně do Británie a Kanady, většinou k tažení děl. V roce 1944 materiálová správa objednala 1 460 kusů valníků, později 2 700 ks tahačů. Další vozidla byla dodána pro práce na aljašské vojenské silnici (Alcan Highway). Většina těchto vozidel měla pravostranné řízení. Neobvyklý byl speciál námořní pěchoty s rozvorem 3 404 mm (134 in), levostranné řízení; některé z nich měly uprostřed naviják a po válce jich bylo hodně přeměněno na sklápěči o objemu 3, 82 m³ (5 cu yd). G638.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Waukesha 6SRKR, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 8 472 cm³ (517 cu in). Maximální výkon 94 kW (126 bhp) při 2 250 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Jednostupňová řetězová přídavná převodovka s mezinápravovým diferenciálem se závěrem. Stálý převod nápravy 4,31:1. Vzduchokapalinové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 14,00-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 318 litrů (84 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 658 mm (144 in). Celková délka 6 375 mm (251 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 2 870 mm (113 in). Světla výška 292 mm (11,5 in). Hmotnost 6 622 kg (14 600 lb), celková hmotnost (na silnicích) 12 066 kg (26 600 lb).

Nahoře: valník. *Dole:* se sadou generátorů (britské letectvo) a *vpravo* speciální tahač námořní pěchoty.



Nákladní automobil, pěti- až šestitunový, 4x4, přeprava dřeva

FWD CU



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Cummins AA600, 6 178 cm³ (377 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky s mezinápravovým díf. se závěrem poháněné obě nápravy. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými péry. Ocelová paprsková kola s pneumatikami 11,00-20. Rozvor 3 175 mm (125 in). Celkové rozměry 5 486x2 438x2 642 mm (216x96x104 in). Hmotnost 6 895 kg (15 200 lb).

V rámci půjčky a pronájmu bylo v roce 1942 Británii dodáno 85 ks (jako třípůltunový taháč s balastní zátěží/tahač pro přepravu dřeva, 4x4, CU-COE). Naviják firmy Gar Wood za kabinou. Tažený náklad 109 kN (10, 9 tun). G649.

Nákladní automobil, pěti- až šestitunový, 4x4, stavba pontonů a mostů

FWD YU



Motor šestiválcový, 103 kW (138 bhp), Waukesha 140GK, 8 603 cm³ (525 cid); prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky s mezinápravovým díf. se závěrem poháněné obě nápravy. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Listová péra. Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor a celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost 6 804 kg (15 000 lb).

Vozidlo používané v letech 1941–42 ženijními jednotkami k přepravě a stavbě pontonových mostů. Vzadu umístěný dvojitý bubnový naviják nad kabinou s kladkami pro lana vedoucí ke kladkostroji na rámu tvaru A. Model YU existoval také s motorem Waukesha 6SRKR (jako u SU-COE).

Nákladní automobil, pětitunový, 6x4, odtahový

Mack LMSW-23

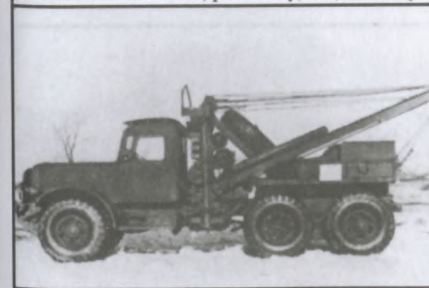


Motor šestiválcový, 119 kW (160 bhp), Mack EP, 10 013 cm³ (611 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky Duplex (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodu poháněné zadní nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 13,50 nebo 14,00-20. Rozvor 4 216 mm (166 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 7 239x2 489x2 489 mm (285x98x98 in). Hmotnost 10 777 kg (23 760 lb).

Do Británie bylo dodáno 193 ks vybavených jako těžký odtahový automobil s jeřábem s výsuvným výložníkem. Karoserie a vybavení firmy Gar Wood. Další 181 ks (model LMSW-39) mělo jeřáb Mack a elektrické navijáky firmy Heil. Z let 1941–42. G652.

Nákladní automobil, pětitunový, 6x4, odtahový

Mack LMSW-53



Motor šestiválcový, 119 kW (160 bhp), Mack EP, 10 013 cm³ (611 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky Duplex (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodu poháněné zadní nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 13,50 nebo 14,00-20. Rozvor 4 216 mm (166 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Hmotnost 11 177 kg (24 640 lb).

Do Kanady bylo dodáno 130 ks, pak následovalo 160 ks modelu LMSW-57, který měl plátěnou střechu kabiny. Dvouramenné odtahové zařízení firmy Gar Wood (CA8P) s celkovou kapacitou 16 tun (uzamykatelná ramena). Z let 1942–44. G652.



Nákladní automobil, pětitunový, 6x6

Diamond T M52

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Sérii M, vyráběnou podle konstrukce pětitunových vozidel 6x6 materiálové správy, dodávaly firmy Diamond T, International a Mack od počátku 50. let. Znázorněné jsou nejběžnější modely. Vedle nich existovala odtahová vozidla, pojízdné dílny, mostní a další typy, ale také podvozky s kabinou pro ještě specializovanější vozidla. Existovaly různé velikosti rozvorů a pneumatik. Od počátku 60. let se používaly vznětové (A1) a vícepalivové (A2) motory a dalším dodavatelem se stala firma Kaiser Jeep/AM General Corp. Vozidla byla ve výrobě do 80. let. G744.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Continental R6602, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s rozvodem OHV. Zdvihový objem 9 865 cm³ (602 cu in). Maximální výkon 146 kW (196 bhp) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Nápravy s dvojitou redukcí 6,433:1. Vzduchokapalinové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 11,00-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 416 litrů (110 galonů). Tažná síla navijáku 100 kN (10 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 242 mm (167 in), rozvor zadní nápravy 1 372 mm (54 in). Celková délka 6 934 mm (273 in), šířka 2 464 mm (97 in), výška 2 591, resp. 2 184 mm (102, resp. 86 in). Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost 8 616 kg (18 995 lb), celková hmotnost 19 956 kg (43 995 lb).

Nahoře: tahač M52. Dole vlevo: valník M54. Dole vpravo: sklápěcí M51.



Nákladní automobil, pětitudnový, 6x6, odtahový, M62

International



Motor šestiválcový, 146 kW (196 bhp), Continental R6602, 9 865 cm³ (602 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 547 mm (179 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 7 874x2 464x2 591 mm (310x97x102 in). Hmotnost 15 275 kg (33 675 lb). Max. nosnost jeřábu 9 071 kg (20 000 lb).

Podvozek M40C s hydraulickým jeřábem s teleskopickým výložníkem firmy Austin Western. Model M543 byl podobný, ale s jeřábem firmy Gar Wood. M246 byl podobný, ale na podvozku s prodlouženým rozvorem 5 461 mm (215 in). Model M63C byl s točnicí. Z. 50. let. G744.

Nákladní automobil, šestitudnový, 6x6, valník

Corbitt



Motor šestiválcový, 123 kW (165 bhp), Hercules HXC, 12 766 cm³ (779 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,75-22. Rozvor 4 699 mm (185 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 239x2 438x3 048 mm (285x96x120 in). Hmotnost 8 732 kg (19 250 lb).

V letech 1939-40 firma Corbitt dodala několik sérií šestiat sedmiplátitudnových podvozků 6x6 ještě předtím, než začala ve velkém vyrábět standardizované šestitudnové modely 50SD6 6x6. Znázorněné vozidlo se používalo k tažení protiletadlových kanonů a v roce 1939 stálo 7 665 amerických dolarů.

Nákladní automobil, šestitudnový, 6x6, valník

Mack NM1



Motor šestiválcový, 119 kW (159 bhp), Mack EY, 11 586 cm³ (707 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,75-22. Rozvor 4 496 mm (177 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 7 239x2 438x3 073 mm (285x96x121 in). Hmotnost 9 866 kg (21 750 lb).

V letech 1939/40 bylo vyrobeno 87 ks, následovalo 107 ks modelu NM2 (1940) a 104 ks NM3 (1941) s menšími úpravami. Cena 7 310 amerických dolarů za kus. Přídavná převodovka firmy TimkenDetroit a nápravy s dvojitou redukcí. Navíjáč za kabínou. Používal se k tažení protiletadlových kanonů. G535.

Nákladní automobil, šestitudnový, 6x6, valník

Mack NM5



Motor šestiválcový, 119 kW (159 bhp), Mack EY, 11 586 cm³ (707 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy (a elektrické propojení brzdy přívěsu). Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,00-22. Rozvor 4 496 mm (177 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 7 163x2 438x3 023, resp. 2 413 mm (282x96x119, resp. 95 in). Hmotnost 10 414 kg (22 960 lb).

Vyráběn 1942-43, následovaly modely NM6, 7 a 8, které se lišily v podrobnostech. Celkem téměř 7 000 ks, hlavně pro půjčku a pronájem. Velká Británie dostala 2 382 ks (NM5-6) jako MAT. Kanadská desetitudnová verze měla dopředu protaženou karoserii.

**Nákladní automobil, šestitunový, 6x6****White 666****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Vozidlo vyráběly podle společných technických podmínek od roku 1941 do roku 1945 firmy White a Corbitt (50SD6). Od roku 1942 se používala plátěná střecha kabiny a mnohá vozidla měla dřevěnou karoserii. Vedle valníku/tahače existovalo několik odvozených modelů, které se lišily rozvorem, velikostí pneumatik, umístěním navijáku atd., např. pojiždné dílny, tahače, cisterny a požární vozidla. Spoluvýrobci některých typů byly firmy Brockway, FWD a Ward LaFrance. Celková výroba všech typů přesáhla 21 000 kusů. Mnohá vozidla byla dodána Spojencům během války i po ní. Čísla SNL: G512, 514, 526, 669 atd.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Hercules HXD, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 14 011 cm³ (855 cu in). Maximální výkon 151 kW (202 bhp) při 2 150 ot/min. Starší modely měly motor HXC 123 kW (165 bhp), 13 093 cm³ (799 cid). Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupňě vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Nápravy s dvojitou redukcí 7,33:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 10,00-22. Elektrická soustava 6 V (pro startování 12 V). Objem paliva 303 litry (80 galonů). Naviják 125 kN (12,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 699 mm (185 in), rozvor zadní nápravy 1 321 mm (52 in). Celková délka 7 341 mm (289 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 3 023, resp. 2 413 mm (119, resp. 95 in). Světla výška 254 mm (10 in). Hmotnost 10 387 kg (22 900 lb), celková hmotnost 19 051 kg (42 000 lb).

Nahoře: valník/tahač. *Dole:* dodávkový automobil Power Van (letectvo) a *vpravo* palivová cisterna na 7 570 litrů (2 000 galonů).



Nákladní automobil, šestitunový, 6x6, mostní

Brockway B666

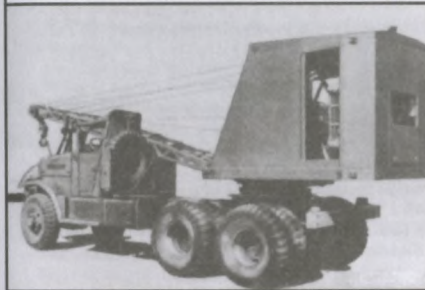


Motor šestiválcový, 151 kW (202 bhp), Hercules HXD, 14 011 cm³ (855 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 5 588 mm (220 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 9 398x2 540x2 616 mm (370x100x103 in). Hmotnost 12 020 kg (26 500 lb).

Čtyřtunový kladkostroj firmy Daybrook (na obrázku M-II-A) pro pokládání mostovky a pontonů. Dvoubunbový přední naviják. Také na podvozích firem FWD, Ward LaFrance a White a s uzavřenou kabinou. V letech 1942-45 bylo vyrobeno celkem 3 075 ks. G547, 690.

Nákladní automobil, šestitunový, 6x6, otočný jeřáb

Brockway C666/Quick-Way



Motor šestiválcový, 151 kW (202 bhp), Hercules HXD, 14 011 cm³ (855 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 5 004 mm (197 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 10 363x2 540x3 454 mm (408x100x136 in). Hmotnost 16 000 kg (35 275 lb).

Jeřáb čtyř- až osmitunový QuickWay na točnici se čtyřválcovým motorem IHC U9. Firma Brockway dodala v letech 1943-45 1 312 podvozků, firma FWD v roce 1945 dalších 26. Používaný také jako rypadlo. G514, 547.

Nákladní automobil, sedmapůltunový, 6x6, valník

Hug 50-6



Motor šestiválcový, 119 kW (160 bhp), Hercules HXC, 12 766 cm³ (779 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Za kabinou naviják. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 4 623 mm (182 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 061x2 438x3 039 mm (278x96x122 in). Hmotnost 9 750 kg (21 500 lb).

Omezená výroba firmy Hug-Co. v letech 1939-40. Další malá dávka byla dodána Britům s točnicí nebo plošinou pro přepravu dřeva; tato vozidla měla rozvor 4 877 mm (192 in) a vpředu přídavné pneumatické odpružení. G643.

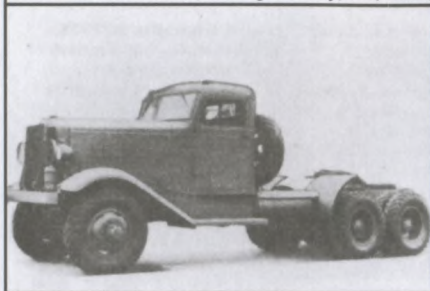
Nákladní automobil, sedmapůltunový, 6x6, tahač, F1

Corbitt 50SD6



Motor šestiválcový, 123 kW (165 bhp), Hercules HXC, 12 766 cm³ (779 cid), SV; prostřednictvím pěťrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,00-22. Rozvor 4 572 mm (180 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 112x2 438x2 667 mm (280x96x105 in). Hmotnost 8 165 kg (18 000 lb).

Vozidlo se vyrábělo v roce 1940 pro letectvo jako tahač palivové cisterny typu F1. Bylo navrženo k tažení návesu o celkové hmotnosti 19,05 tun (42 000 lb). Letectvo mělo také odtahová vozidla a palivové cisterny na podvozích Corbitt 6x6.

Nákladní automobil, sedmapůltunový, 6x6, tahač, F1**Biederman F1**

Motor šestiválcový, 123 kW (165 bhp), Hercules HXC, 12 766 cm³ (779 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 10,00-22. Rozvor 4 978 mm (196 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 7 188x2 438x2 642 mm (283x96x104 in). Hmotnost 8 165 kg (18 000 lb).

Firma Biederman Motors Corp. vyrobila během 2. světové války 1 500 ks podvozků 6x6 pro letectvo, které byly vybavené jako tahače (na obrázku), odtahová vozidla (C2) a jeřáby (P1). Pozdější výroba používala motor Hercules HXD. G692.

Nákladní automobil, sedmapůltunový, 6x6, odtahový, C2**Federal 606**

Motor šestiválcový, 134 kW (180 bhp), Hercules HXD, 14 011 cm³ (855 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 813 mm (189,5 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 10 287x2 438x3 175 mm (405x96x125 in). Hmotnost 12 700 kg (28 000 lb).

Vozidlo používané letectvem k odstraňování havarovaných letadel a pro běžné zvedání a tažení. Vybavené točnicí pro návesy. Desetitunový jeřáb firmy Gar Wood. Vyráběla je také firma Biederman. G692.

Nákladní automobil, sedmapůltunový, 6x6, odtahový, C2**Reo 29XS**

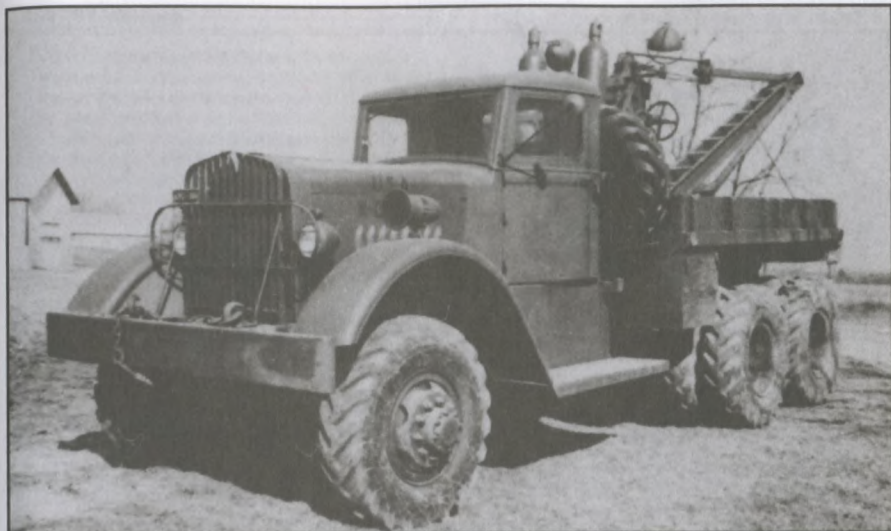
Motor šestiválcový, 134 kW (180 bhp), Hercules HXD, 14 011 cm³ (855 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 813 mm (189,5 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 10 414x2 438x3 175 mm (410x96x125 in). Hmotnost 13 155 kg (29 000 lb).

Pozdější model (1944-45) s pětitunovým teleskopickým (5,49-7,92 m) výložníkem jeřábu firmy Gar Wood (o poloměru 2,44 m). Také na podvozku Federal 606D (se stejným vzhledem). Všechna odtahová vozidla C2 měla vzadu vespuďu naviják. G692.

Nákladní automobil, sedmapůltunový, 6x6, valník**Mack NO**

Motor šestiválcový, 119 kW (159 bhp), Mack EY, 11 586 cm³ (707 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Portálová přední náprava. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 12,00-24. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 473 mm (58 in). Celkové rozměry 7 544x2 616x3 150 mm (297x103x124 in). Hmotnost 13 200 kg (29 100 lb).

V letech 1943-45 bylo vyrobeno asi 2 050 ks těchto „super Macků“ jako tahače děl 155 mm a houfnic 203 mm. Po válce byly přestavěny a vybavené kovovou karoserií a dodané členským zemím NATO. G532.



Nákladní automobil, 6x6, těžký, odtahový, M1

Ward LaFrance 1000, série 1–4

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Těžké odtahové vozidlo bylo vyvinuté ve 30. letech a ve velkém je během 2. světové války vyráběly firmy Kenworth a Ward LaFrance ve dvou základních verzích: M1 s uzavřenou kabinou a M1A1 s vojenským typem přední části a otevřenou kabinou. Firma Ward LaFrance vyrobila většinu (1 000 ks) modelu M1 sérií 1, 2, 3 a 4 (viz *Wheels & Tracks*, č. 3). Všechna vozidla měla ručně řízený výložník pětitunového jeřábu Gar Wood. Celkem bylo vyrobeno 1 554 kusů. G116.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Continental 22R, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s rozvodem OHV. Zdvihový objem 8 210 cm³ (501 cu in). Maximální výkon 108 kW (145 bhp) při 2 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Nápravy s dvojitou redukcí 8,27:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 11,00-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 378 litrů (100 galonů). Dva navijáky (od série 2 další naviják vzadu).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 597 mm (181 in), rozvor zadní nápravy 1 321 mm (52 in). Celková délka 7 010 mm (276 in), šířka 2 540 mm (100), výška 3 048 mm (120 in). Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost asi 11 800 kg (26 000 lb).

Nahoře: série 1 (1941/42). Dole vlevo: série 2 (1942). Dole vpravo: série 4 (1943).



Nákladní automobil, 6x6, těžký, odtahový, M1

Kenworth 570, 571



Motor šestiválcový, 108 kW (145 bhp), Continental 22R, 8 210 cm³ (501 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 597 mm (181 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 8 839x2 540x3 039 mm (348x100x122 in). Hmotnost 12 397 kg (27 330 lb).

Modely 570 a 571 byly téměř totožné; 572 ks mělo jeřáb se 3 provozními pákami (jako M1A1). Celková výroba M1 firmou Kenworth (1941–43) přesáhla 500 ks (plus 100 ks podvozků pro požární vozidla). Jeřáby byly od firmy Gar Wood. Viz *Wheels & Tracks*, č. 3. G116.

Nákladní automobil, 6x6, těžký, odtahový, M1A1

Ward LaFrance 1000, série 5



Motor šestiválcový, 108 kW (145 bhp), Continental 22R, 8 210 cm³ (501 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 597 mm (181 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 8 839x2 540x2 972 mm (348x100x117 in). Hmotnost 14 152 kg (31 200 lb).

Toto upravené vozidlo s elektricky ovládaným jeřábem bylo standardizováno v roce 1943. Výroba (do roku 1945) firm Ward LaFrance a Kenworth (model 572) měla stejný vzhled. Viz *Wheels & Tracks*, č. 3. G116.

Nákladní automobil, 6x6, těžký, odtahový

Sterling DDS235



Motor šestiválcový, 139 kW (186 bhp), Waukesha 145GK, 12 766 cm³ (779 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy i řízení. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 572 mm (180 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 10 541x2 438x3 175 mm (415x96x125 in). Hmotnost 15 420 kg (34 000 lb).

Vozidlo dodané americkému námořnictvu hlavně pro odtahování havarovaných letadel, ale také pro běžné zvedání a tažení. Jeřáb firmy Gar Wood byl elektricky ovládaný s výkvným výložníkem a max. užitečným nákladem 10 tun. Z let 1942/43.

Nákladní automobil, 6x4, těžký, odtahový

Sterling HCS330



Motor šestiválcový, 139 kW (186 bhp), Waukesha 145GK, 12 766 cm³ (779 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a třístupňové přidavné převodovky poháněné zadní nápravy. Dvojitým řetězem poháněný zadní podvozek. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Přední naviják 20,3 tun (45 000 lb). Velikost pneumatik 14,00-24. Rozvor 4 826 mm (190 in), rozvor zadních náprav 1 473 mm (58 in). Celkové rozměry 7 391x3 200x3 962 mm (291x126x156 in). Hmotnost 23 590 kg (52 000 lb).

Vozidlo vyráběné pro letecký úřad amerického námořnictva v letech 1942/43. Jeřáb firmy Gar Wood dvacetitunový US7-T-28 s výkvným výložníkem (na 8,53 m) výkvným do 180E. Typická registrace USN 193567. Na obrázku je zachovalý exemplář.



Nákladní automobil, desetitunový, 6x4

Mack NR

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Rada NR víceúčelových dopravních automobilů (GSLC) se vyráběla po celou 2. světovou válku, hlavně pro účely přepravy na velké vzdálenosti. Britská armáda jich používala velké množství (také pro přepravu tanků) a stejně tak Kanadáné. Dohromady bylo těchto vozidel vyrobeno s občasnými úpravami přes 16 500 kusů (NR1 až NR20). Od modelu NR8 (výr. č. NR4D-2871D) byla používána kabina s plátěnou střechou a u verze NR14 se objevily vzadu dvojité pneumatiky (všude 11,00-24). Vozidlo NR se výborně osvědčilo jak pro vojenské, tak i civilní účely. G528.

Nahoře: NR9. Dole vlevo: NR6. Dole vpravo: NR14.
(Všechny vyobrazené typy byly ve službách britské armády.)

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový motor Mack ED (Lanova) s rozvodem OHV. Zdvihový objem 8 505 cm³ (519 cu in). Maximální výkon 92 kW (123 bhp) při 2 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka Mack TRD37 Duplex, 10 stupňů vpřed, 2 vzad (s rychloběhem). Mezinápravový dělič momentu. Nápravy s dvojitou redukcí a stálým převodem 9,02:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 11,00-24 vpředu, 14,00-20 vzadu. Elektrická soustava 12 V (startování 24 V). Objem paliva 568 litrů (150 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 5 093 mm (200,5 in), rozvor zadní nápravy 1 397 mm (55 in). Celková délka 8 179 mm (322 in), šířka 2 438 mm (96 in), výška 3 175 mm (125 in). Světla výška 330 mm (13 in). Hmotnost 9 798 kg (21 600 lb), celková hmotnost 19 391 kg (42 750 lb).



Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, valník

White 1064

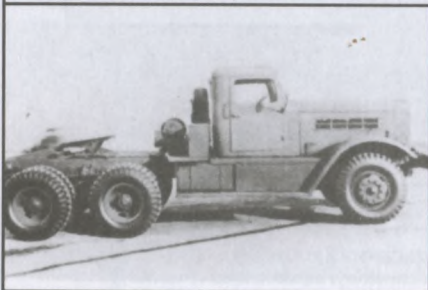


Motor šestiválcový, 97 kW (130 bhp), resp. 112 kW (150 bhp), Cummins HB600, 11 012 cm³ (672 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněné zadní nápravy. Hnané nápravy firmy Timken s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 11,00-24 vpředu, 14,00-20 vzadu. Rozvor 5 080 mm (200 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 8 306x2 438x3 039 mm (327x96x 122 in). Hmotnost 9 344 kg (20 600 lb).

V letech 1942-45 bylo vyrobeno 2 500 ks, většinou pro dodávky v rámci půjčky a pronájmu. Více než polovina byla určena Britům, kteří je používali jako univerzální valníky (k doplnění Mack NR). G642.

Nákladní automobil, 6x4, tahač

Federal 604



Motor šestiválcový, 97 kW (130 bhp), Cummins HB600, 11 012 cm³ (672 cid), vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 10,00-20. Rozvor 4 242 mm (167 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 6 731x2 413x2 464 mm (265x95x97 in). Hmotnost 9 026 kg (19 900 lb).

V letech 1942-44 bylo vyrobeno téměř 1 500 ks, hlavně pro půjčku a pronájem. Británie obdržela 450 ks, ostatní vozidla byla vyvezena do Austrálie a Kanady. Koprodukcce firmy Reo (model 28X6, 700 ks). Podvozky byly použity pro dvacetitunový tahač a pro palivovou cisternu na 6 056 litrů (1 600 galonů). G648.

Nákladní automobil, 6x4, tahač

Ford/E&L Transport



Dva osmiválcové vidlicové motory vedle sebe, 71 kW (95 bhp), Ford, 3 917 cm³ (239 cid), SV; každý poháněl prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky jednu zadní nápravu. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 7,50-20. Celkové rozměry, včetně návěsu 19,35 m (63,5 ft), 22 132x2 692x3 810 mm (871x106x150 in). Hmotnost není známa.

V letech 1942/43 bylo vyrobeno 100 ks souprav pro přepravu součástí letadel Liberator a dalších z továren do montážních závodů (hlavně Ford ve Willow Run). Také s hranatou kabinou. Viz *Wheels & Tracks*, č. 7 a 16.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x6, tahač, M123C

Mack



Motor osmiválcový vidlicový, 213 kW (286 bhp), LeRoi TH, 13 831 cm³ (844 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Portálová přední náprava. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-24. Rozvor 4 610 mm (181,5 in), rozvor zadních náprav 1 524 mm (60 in). Celkové rozměry 7 112x2 896x 2 870 mm (280x114x113 in). Hmotnost 14 628 kg (32 250 lb).

Vozidlo zavedené v roce 1953 pro přepravu těžkých návěsů, včetně přepravy tanků. Naviják uprostřed. Modely M123 a M123D se lišily točnicí a navijákem. Model M626 byl podobný. M125 byl valník s navijákem vpředu. G792.

Nákladní automobil, dvanáctitunový, 6x4, taháč, M20

Diamond T 980



Motor šestiválcový, 138 kW (185 bhp), resp. 150 kW (201 bhp), Hercules DFEXE, 14 634 cm³ (893 cid), vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a třístupňové přidavné převodovky poháněné zadní nápravou. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Za kabinou naviják. Pneumatiky 12,00-20. Rozvor 4 547 mm (179 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 7 112x2 540x2 565 mm (280x100x101 in). Hmotnost 12 224 kg (26 950 lb).

Vozidlo vyráběné od 1940/41 do roku 1945, původně pro Brity. Používané se 40 nebo čtyřicetipětitunovým přívěsem M9 (firmy Rogers a dalších výrobců) pro přepravu tanků M19. Také s otevřenou kabinou a s britskými přívěsy. G159.

Nákladní automobil, dvanáctitunový, 6x4, taháč/vyprošťovač, M20

Diamond T 981



Motor šestiválcový, 138 kW (185 bhp), Hercules DFEXE, 14 634 cm³ (893 cid), vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a třístupňové přidavné převodovky poháněné zadní nápravou. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Za kabinou naviják. Pneumatiky 12,00-20. Rozvor 4 547 mm (179 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 7 112x2 540x2 591 mm (280x100x102 in). Hmotnost 12 088 kg (26 650 lb).

Podobný modelu 980 (nahore), ale s možností vést lano navijáku dopředu přes kladky v nárazníku. Starší výroba používala uzavřenou kabinu. Celkem bylo vyrobeno více než 6 500 ks (modelů 980 a 981). G159.

Nákladní automobil, dvanáctitunový, 6x6, taháč, M26

Pacific Car & Foundry TR1



Motor šestiválcový, 179 kW (240 bhp), Hall Scott 440, 17 862 cm³ (1 090 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, třístupňové přidavné převodovky (s rychloběhem) a jednostupňového rozvodu poháněné zadní nebo všechny nápravy. Zadní podvozek s rozvodovkou s dvojitým řetězem. Vzduchové brzdy (pouze na zadním podvozku). 3 navijáky. Listová péra vpředu, vzadu stabilizátory s vinutými pružinami. Pneumatiky 14,00-24. Rozvor 4 369 mm (172 in), rozvor zadních náprav 1 600 mm (63 in). Celkové rozměry 7 798x3 302x x3 226 mm (307x130x127 in). Hmotnost 22 178 kg (48 895 lb).

Vozidlo vyráběné v letech 1943–44 pro použití se čtyřicetitunovým návěsem M15 Fruehauf (později čtyřicetipětitunovým M15A1) k přepravě tanků („Dragon Wagon“). G160.

Nákladní automobil, dvanáctitunový, 6x6, taháč, M26A1

Pacific Car & Foundry TR1



Motor šestiválcový, 179 kW (240 bhp), Hall Scott 440, 17 862 cm³ (1 090 cid), OHV; prostřednictvím převodovky 4x3x1 a řetězového pohonu (viz výše) poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy, pouze vzadu. Listová péra vpředu, vzadu stabilizátory s vinutými pružinami. Tři navijáky. Pneumatiky 14,00-24. Rozvor 4 369 mm (172 in), rozvor zadních náprav 1 600 mm (63 in). Celkové rozměry 7 798x x3 302x2 997, resp. 2 743 mm (307x130x118, resp. 108 in). Hmotnost 20 410 kg (45 000 lb).

Nepancéřovaný nástupce M26. Tento model se vyráběl v letech 1944–45. Obou modelů bylo vyrobeno celkem téměř 1 400 ks. M26A2 měl elektrickou soustavu 24 V (nikoliv 12 V). G160.

Nákladní automobil, osmnáctitunový, 6x4, přeprava tanků**Mack EXBX**

Motor šestiválcový, 98 kW (131 bhp), Mack EO Thermodyne, 8 505 cm³ (519 cid), OHV; prostřednictvím pětichlostní převodovky poháněné zadní nápravou. Tandemové nápravy Mack s děličem momentu nebo nápravy firmy Timken, všechny s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 10,50-22 nebo 11,00-24 (záleželo na použitých nápravách). Rozvor 5 309 mm (209 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 9 398x3 073x2 515 mm (370x121x99 in). Hmotnost 10 030 kg (22 110 lb).

Vozidlo původně objednála Francie jako palivovou cisternu. Dodávka roku 1940 odkloněna do Velké Británie, kde byla vozidla přeměněna. Model NR1 vypadal podobně, ale vzadu měl samostatné pneumatiky.

Nákladní automobil, třináctitunový, 6x4, přeprava tanků**Mack NR4**

Motor šestiválcový, 98 kW (131 bhp), Mack ED Lanova, 8 505 cm³ (519 cid), vznětový; prostřednictvím desetichlostní převodovky (nahoře s rychloběhem Duplex) a děliče momentu poháněné zadní nápravou. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 11,00-24 vpředu, 14,00-20 vzadu. Rozvor 5 093 mm (200,5 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 8 331x2 616x2 540 mm (328x103x100 in). Hmotnost 9 980 kg (22 000 lb).

Vozidlo používala britská armáda na Středním východě a v severní Africe pro přepravu lehkých tanků M3. V roce 1941 bylo dodáno 200 ks. Podvozek o 152 mm (6 in) kratší než verze valníku. Známe také jako desetitunové.

Nákladní automobil, osmnáctitunový, 6x4, přeprava tanků**White 920**

Motor šestiválcový, 100 kW (134 bhp), White, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětichlostní převodovky (s rychloběhem) poháněné zadní nápravou. Nápravy firmy Timken s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,50-22. Rozvor 5 385 mm (212 in), rozvor zadních náprav 1 346 mm (53 in). Celkové rozměry 9 728x3 124x2 388 mm, kabina (383 x123x94 in, kabina). Hmotnost 10 181 kg (22 450 lb).

V letech 1939/40 Francie objednala 145 ks s palivovou cisternou na 17 790 litrů (4 700 galonů). Dodávka byla odkloněna do Británie, kde byla vozidla přeměněna (viz obrázek). Sklopné rampy byly později nahrazené nesklonným typem upravovaným ručně.

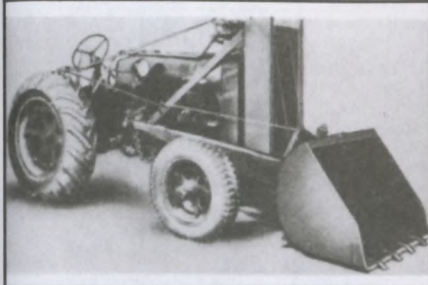
Nákladní automobil, osmnáctitunový, 6x4, přeprava tanků**White/Ruxtell 922**

Motor šestiválcový, 100 kW (134 bhp), White/Ruxtell, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětichlostní převodovky a třístupňové (s rychloběhem) přídatné převodovky poháněné zadní nápravou. Vzduchové brzdy. Naviják 100 kN (10 tun). Listová pera, vzadu obrácená (později pevné nosníky). Velikost pneumatik 11,25-24. Rozvor 5 740 mm (226 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 9 398x2 972x2 489 mm (370x117x98 in). Hmotnost 11 687 kg (25 765 lb).

Vozidla z dřívější francouzské objednávky používaná britskou armádou k přepravě tanků (s odstranitelnými nakládacími jednoduchými rampami) a jako těžká nákladní vozidla. Ve službě bylo téměř 250 ks. Z let 1941/42.

Traktor, 4x2, nakladač/rypadlo, 23-DBHP

Case SI

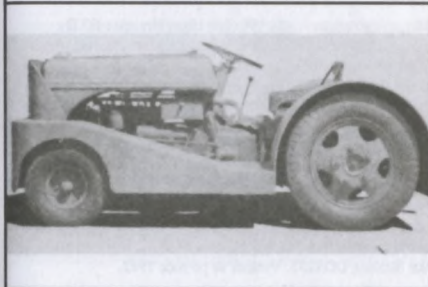


Motor čtyřválcový, 21,3 kW (28,5 bhp), Case SI, 2 524 cm³ (154 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické kotoučové brzdy. Žádné odpružení. Pneumatiky 7,50-16 vpředu, 12,00-24 vzadu (byly používány také jiné rozměry). Rozvor 1 676 mm (66 in). Celkové rozměry 3 912x1 473x1 549 mm (154x58x61 in). Hmotnost 1 950 kg (4 300 lb).

Na obrázku se lžící (firmy Hough), ale používalo se také s jiným příslušenstvím (i bez něho). Ve službách ženijních jednotek (včetně přepravovaných vzduchem) ve 2. světové válce. Firma Case dodávala také modely DI (30-DBHP) a LAI (40-DBHP).

Tahač, 4x2, skladový/letecký

Ford/Ferguson B-NO-25



Motor čtyřválcový, 33,5 kW (45 bhp), Ford 9N, 1 958 cm³ (119,5 cid), SV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pneumatiky 6,00-9 vpředu, 6,50-20 (samostatná nebo dvojité) vzadu. Rozvor 1 778 mm (70 in). Celkové rozměry 2 642x1 372x1 168 mm (104x54x46 in). Hmotnost 1 687 kg (3 720 lb). Tažná síla na háku 11 kN (1 134 kg).

Známý jako Moto-Tug, šlo o variantu traktoru Ford Dearborn 2N dodávanou firmou Harry Ferguson Inc. Do roku 1945 bylo vyrobeno asi 3 000 ks, vedle standardních militarizovaných modelů. Hmotnost přívěsu na rovině až 40 tun. Pro tažení letadel i běžné tažení se hodně používaly také tahače firmy Clark Clarktors.

Tahač, 4x4, letecký

Coleman CF-55-AF



Motor šestiválcový, 112 kW (150 bhp), Buda LO-525, 8 603 cm³ (525 cid), OHV; prostřednictvím měniče točivého momentu a dvoustupňového převodu poháněná všechna kola. Nápravy Timken nebo White. Vzduchové brzdy. Řízení všech kol. Pěrování listovými péry. Naviják 300 kN (30 tun). Pneumatiky 16,00-20. Rozvor 2 667 mm (105 in). Celkové rozměry 6 477x2 311x2 870 mm (255x91x113 in). Hmotnost 15 195 (33 500 lb).

Tahač vyráběný v letech 1950/51 k tažení bombardérů B36 i jiných letadel. Části kabiny GM. Předcházející F-55-AF (1949) a TT-11 (1953) (firmy Federal) byly podobné, ale v podrobnostech se lišily.

Tahač, 4x4, letecký, MB2

Euclid 7FPM

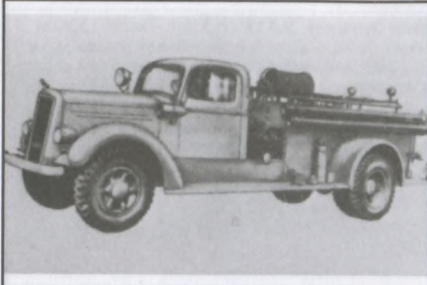


Motor šestiválcový, 149 kW (200 bhp), GM Detroit vznětový 6071E; prostřednictvím čtyřrychlostního měniče točivého momentu poháněná všechna kola. Posilované řízení 4 kol. Vzduchové brzdy. Listová péra. Naviják 300 kN (30 tun). Pneumatiky 16,00-25. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 486x2 438x2 692 mm (216x96x106 in). Hmotnost 14 510 kg (32 000 lb). Tažná síla na háku 122 kN (12 245 kg).

S novými většími a těžšími letadly se musely přizpůsobovat také tahače. MB2 z roku 1956 měl hmotnost taženého přívěsu 181 400 kg (400 000 lb). V letech 1958–63 vyrobila firma Ward LaFrance dalších 206 ks. Firma Consolidated je v roce 1961 vyráběla se vznětovým motorem Cummins.

Nákladní automobil, požární, čerpací, třída 750, 4x2

Mack 70



Motor šestiválcový, 115,5 kW (155 bhp), Mack EN510, 8 357 cm³ (510 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Polohydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 318 mm (170 in). Celkové rozměry 6 934x2 413x2 235 mm (273x95x x88 in). Celková hmotnost 7 598 kg (16 750 lb).

Typický příklad požárního vozidla z 2. světové války na civilním podvozku. Uprostřed čerpadlo 2 840 litrů (750 galonů) za minutu (s 827 Pa) firmy Hale ZD. Vybavení (Set No. 15) firm Seagrave, Maxim, Buffalo, Pirsch nebo American LaFrance, také na jiných podvozcích. G650.

Nákladní automobil, požární, třída 150, 6x6, typ O1

Reo 29FF/Cardox



Motor šestiválcový, 134 kW (180 bhp), Hercules HXD, 14 011 cm³ (855 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 10,00-22 nebo 11,00-20. Rozvor 4 978 mm (196 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 9 296x2 591x3 861 mm (366x102x152 in). Celková hmotnost 18 100 kg (39 900 lb).

Nízkoútlaké vybavení s kyslíčnickem uhlíčitým firmy Cardox (model 9508). Pro letectvo bylo vyrobeno 125 ks. Podobný přístroj byl na vozidlech Mack NM, Reo 27XFS/27FF a na podvozku Sterling DDS235. Vyráběl se po roce 1942.

Nákladní automobil, požární, záchranný, 6x6, typ O11A

American LaFrance/Foamite



Motor šestiválcový, 231 kW (310 bhp), Continental S6820, 13 437 cm³ (820 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněné zadní nebo všechny nápravy. Vzduchokapalinové brzdy. Listová pera, vzadu obrácená. Pneumatiky 14,00-20. Rozvor 4 826 mm (190 in), rozvor zadních náprav 1 372 (54 in). Celkové rozměry 9 246x2 515x3 480 mm (364x99x137 in). Celková hmotnost 19 287 kg (42 520 lb).

Velké množství těchto vozidel bylo vyrobeno počátkem 50. let: O10 (1950-52; také v roce 1954 firmou Marmont-Herrington), O11 (1950-53) a O11A (1953 až 54), všechna se lišila v maličkostech. Modely O10 a O11 měly na věži pouze jednu proudnici.

Sněhová fréza upevněná na vozidle

Oshkosh/Snogo

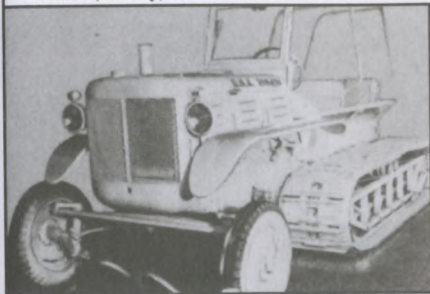


Motor šestiválcový, 98 kW (131 bhp), Hercules RXC, 8 669 cm³ (529 cid), SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky s dif. se závěrem poháněná všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 810 mm (150 in). Celkové rozměry 7 950x2 540x3 302 mm (313x100x130 in). Hmotnost asi 10 900 kg (24 000 lb).

Podvozek/kabina Oshkosh série W700 byla vybavena sněhovou frézou specializovaných výrobců, jako např. Klauer (např. model TU3; v roce 1944 75 ks). Frézu poháněl další motor (Climax R61; IHC U21) umístěný vzadu.

Traktor, sněžný, M7

Allis-Chalmers



Motor čtyřválcový, 47 kW (63 bhp), Willys MB/442, 2 196 cm³ (134 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, dvoustupňové přidavné převodovky a řetězů poháněná přední hnací kola. Šířka pásu 457 mm (18 in). Neodpružená výkyvná náprava. Velikost pneumatik 4,00-15. Rozvor 2 057 mm (81 in). Celkové rozměry 3 454x1 600x1 626, resp. 1 321 mm (136x63x64, resp. 52 in). Hmotnost 1 188 kg (2 620 lb).

Původně známý jako T26E4. Toto sněžné vozidlo bylo navrženo pro záchranu sestřelených pilotů v arktických oblastech. Přední kola mohla být nahrazena lyžemi. V roce 1944 se vyrobilo 291 ks s použitím pohonné soustavy vozidla Willys Jeep G194.

Nákladní automobil, kolopásový, M2

Ford 79/Marmon-Herrington



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³ (221 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo obě nápravy. Pryžové pásy. Mechanické brzdy. Vpředu pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-20. Celkové rozměry asi 5 842x2 083x2 159 mm, kabina (230x82x85 in). Hmotnost asi 3 630 kg (8 000 lb).

První kolopásová verze MH běžného jedenáctitunového vozidla Ford se objevila v roce 1936 (T9, T9E1 s podvozkom lehkého typu tanku). Typ M2 z roku 1937 (na obrázku) měl podobné podvozky jako pozdější kolopásový obrněný model M2/M3.

Nákladní automobil, kolopásový, T5

GMC



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), GMC 400, 6 555 cm³ (400 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Šířka pásu 226 mm (8,9 in). Pneumatiky 7,00-20. Rozvor 3 302 mm (130 in). Celkové rozměry 5 639x2 032x2 438 mm (222x80x96 in). Hmotnost 3 228 kg (8 440 lb).

Firma GMC ve 30. letech vyrobila několik modelů kolopásových vozidel: T1 (1933), T4 (1933/34), T5 (1934). Pozdější typy (T5E1 a E2) měly odlišné pásy. Používaly se jako taháče a vozidla na kladení kabelů.

Nákladní automobil, kolopásový, T3

Linn WD12



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 165,5 kW (222 bhp), později 183 kW (246 bhp), American LaFrance V12; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Pásy nepřesahovaly rám. Velikost pneumatik 9,75-20. Celkové rozměry 6 807x2 362x1 981 mm (268x93x78 in). Hmotnost 8 278 kg (18 250 lb).

Militarizovaný osmitunový civilní model vybavený nestandardním motorem. Po roce 1933 jich bylo dodáno několik. Za kabinou naviják. Náklad přívěsu 14 000 kg (31 000 lb). Max. rychlost 24 km/h. Model T6 (s motorem Hercules HXE) vypadal podobně, ale byl menší.



Transportér, valník, M29

Studebaker „Weasel“

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Weasel (Lasička) byl navržen počátkem války pro operace na sněhu a pro zvláštní účely. První verze M28 (původně T15) měla motor vzadu a pohon předních hnacích kol. V roce 1943 však byla nahrazena modelem M29 (T24) s motorem vpravo vpředu, který poháněl zadní nápravu a byl dále upravený. V průběhu výroby následovaly další úpravy (např. širší pásy a od výrobního čísla 2103 blatníky). Model M29C byl obojživelnou variantou s komorovými plováky vpředu a vzadu, 2 kormidly, vinolamem, vratidlem, pásy 508 mm (20 in) atd. G154 (M28), G179 (M29, M29C).

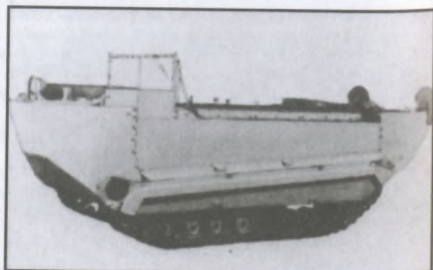
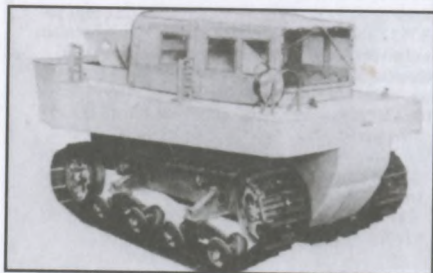
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

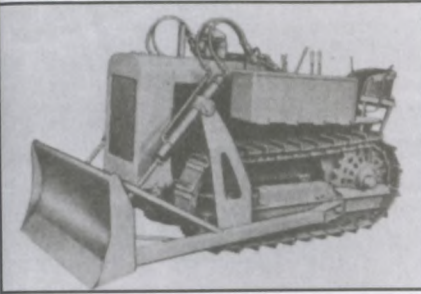
Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Studebaker 6170 Champion s postranními ventily. Zdvihový objem 2 786 cm³ (170 cu in). Maximální výkon 48,5 kW (65 bhp) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Dvoustupňová poháněná náprava. Stálý převod nápravy 4,87:1. Řízení diferenciálem s řízeným závěrem. Mechanické brzdy. Pérování příčnými listovými péry. Šířka pásu 508 mm (20 in), před výrobním číslem 2103 381 mm (15 in). Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 132 litrů (35 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Celková délka 3 200 mm (126 in), šířka 1 676 mm (66 in), 1 524 mm (60 in) u pásů 381 mm (15 in), výška 1 803 mm, resp. 1 295 mm (71, resp. 51 in). Světlá výška 279 mm (11 in). Hmotnost 1 690 kg (3 725 lb), celková hmotnost 2 393 kg (5 275 lb).

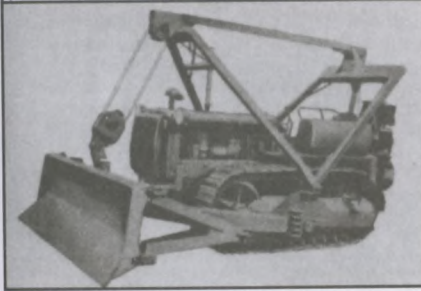
Nahoře: M29 (zachovaný pozdější model). Dole: M28 a vpravo M29C.



Traktor, pásový, 20-DBHP, buldozer**AMM/Clark CA1 „Clarkair“**

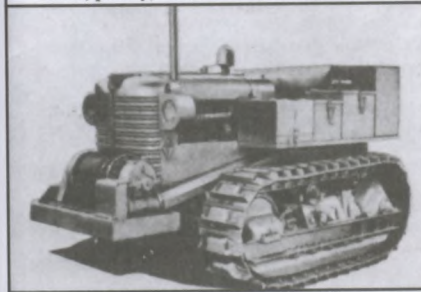
Motor čtyřválcový, 21 kW (28 bhp), Waukesha FC, 1 852 cm³ (113 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky vpřed/vzad poháněná zadní hnací kola. Řízení spojkami a brzdami. Mechanické brzdy. Šířka pásu 190,5 mm (7,5 in). Hydraulický buldozer, vzadu naviják. Celkové rozměry 2 819x1 499x1 499, resp. 1 270 mm (111x59x59, resp. 50 in). Hmotnost 1 903 kg (4 195 lb).

Ve 2. světové válce jej vyráběla firma Clark Equipment Co. a American Machine and Metals Inc. (téměř 1 100 ks). Používaný ženijními jednotkami pro běžné tažení a jako buldozer. Přepřavitelé letectvy. Jednobubnový otočný naviják firmy Braden.

Traktor, pásový, 36-45-DBHP, buldozer**Caterpillar D4**

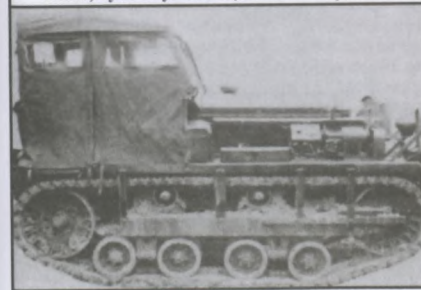
Motor čtyřválcový, 33 kW (44 bhp), Caterpillar D4/D4400, 5 113 cm³ (312 cid), vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Oddělený dvouválcový startovací motor 7,5 kW (10 bhp). Mechanické brzdy. Řízení spojkami a brzdami. Šířka pásu 330 mm (13 in). Lany ovládané radlice LeTourneau C4. Celkové rozměry 4 166x2 972x2 515 mm (164x117x99 in). Hmotnost 7 228 kg (15 935 lb).

Jeden z řady modelů (D4, 6, 7, 8), který armáda ve 2. světové válce i po ní hodně používala. Mnohé byly vybaveny jako buldozer nebo jeřáby různých typů. V této kategorii byl i IHC TD9(W), G151.

Tahač, pásový, 46-60-DBHP, s navijákem**Allis-Chalmers HD7W**

Motor tříválcový, 45 kW (60 bhp), GM RC 3-71, 3 490 cm³ (213 cid), dvoudobý vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení diferenciálem s řízeným závěrem. Mechanické brzdy. Šířka pásu 406 mm (16 in). Vpředu namontovaný naviják. Celkové rozměry 3 251, s tažným zařízením 3 251, resp. 3 683x2 083x2 184 mm (128, resp. 145x82x86 in). Hmotnost 6 253 kg (13 785 lb).

Známý také jako střední tahač M1. Některá vozidla měla radlici. V této třídě byly také Cat D6 a IHC TD14. Model HD10W vypadal podobně, ale byl větší a měl motor 4-71, 61 kW (82 bhp); byl ve třídě 61-90-DBHP, stejně jako modely Cat D7 a IHC TD18, G125.

Tahač, vysokorychlostní, sedmitunový, M2**Cleveland Cletrac MG1**

Motor šestiválcový, 102 kW (137 bhp), Hercules WXL3, 6 620 cm³ (404 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní hnací kola. Řízení diferenciálem s řízeným závěrem. Mechanické brzdy. Šířka pásu 356 mm (14 in). Odpružení kuželovými pružinami. Vpředu namontovaný naviják 50 kN (5 tun). Celkové rozměry 4 318x1 778x1 727 mm (170x70x68 in). Hmotnost 6 765 kg (14 915 lb).

Tahač standardizovaný v roce 1941. Firmy Cleveland Tractor (později Oliver) a Deere do roku 1945 vyrobily více než 8 500 ks. Tahač používalo letectvo (i britské) pro tažení těžkých letadel a vybavení. G96.

Tahač, vysokorychlostní, třináctitunový, M5

International



Motor šestiválcový, 154 kW (207 bhp), vzadu, Continental R6572, 9 373 cm³ (572 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové redukce se spojkou poháněná přední hnací kola. Diferenciál s řízeným závěrem. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásu 295 mm (11,6 in). Celkové rozměry 4 851x2 540x2 642 mm (191x100x104 in). Hmotnost 12 825 kg (28 275 lb).

Tahač zavedený v roce 1943 pro tažení děl. Osádka 9. Některá vozidla měla kruhovou lafetu kulometu. Vyrobeno bylo 5 290 ks a 582 ks modelu M5A1 s pevnou střechou a bočními vstupy pro jedenáctičlennou osádku. Varianty M5A2 a A3 s vodorovnými kuželovými pružinami. G162.

Tahač, vysokorychlostní, osmnáctitunový, M4

Allis-Chalmers

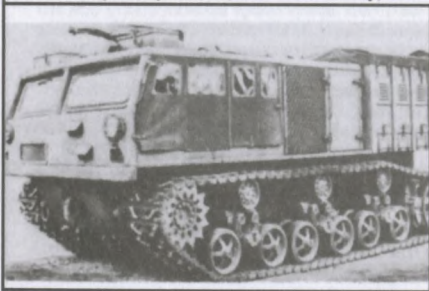


Motor šestiválcový, 142 kW (190 bhp), uprostřed, Waukesha 145GZ, 13 388 cm³ (817 cid), OHV; prostřednictvím třífrychlostního měniče točivého momentu poháněná přední hnací kola. Diferenciál s řízeným závěrem. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásu 419 mm (16,5 in). Naviják 150 kN (15 tun). Celkové rozměry 5 156x2 464x2 515 mm (203x97x99 in). Hmotnost 12 243 kg (31 400 lb).

Tahač navržený k tažení těžkých děl (90–240 mm). V letech 1943–45 bylo vyrobeno přes 5 500 ks. V roce 1945 bylo vyrobeno 259 ks vylepšené verze M4A1. Verze M4C a M4A1C měly odlišné uspořádání podvozků a pouze devítičlennou osádku (proti 11). G150.

Tahač, vysokorychlostní, třicetiosmitunový, M6

Allis-Chalmers



Motor šestiválcový, 142 kW (190 bhp), uprostřed, Waukesha 145GZ, 13 388 cm³ (817 cid), OHV; prostřednictvím dvoustupňového měniče točivého momentu a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásu 559 mm (22 in). Naviják 300 kN (30 tun). Celkové rozměry 6 528x3 048x2 642 mm (257x120x104 in). Hmotnost 34 470 kg (76 000 lb).

Tahač pro těžká děla přepravující desetičlennou osádku děl a munici. Původně byl známý jako T23. Podobně jako model M4 měl elektrické a vzduchové spojení s brzdami přívěsu a kruhovou lafetu kulometu. V letech 1943–45 bylo vyrobeno 1 235 ks. G184.

Tahač, vysokorychlostní, M8A1, s radlicí

Allis-Chalmers



Motor šestiválcový, 373 kW (500 bhp), vzduchem chlazený Continental AOS-895-3, 14 666 cm³ (895 cid), OHV; prostřednictvím dvourozsahového měniče točivého momentu poháněná přední hnací kola. Vícekotoučové hydraulické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Pásy 533 mm (21 in). Naviják 225 kN (22,5 tuny). Celkové rozměry 7 645x3 302x3 039 (301x130x122 in). Hmotnost 18 820 kg (41 500 lb). Délka a hmotnost bez radlice 6 731 mm (265 in), 17 010 kg (37 500 lb).

Tahač byl vyvinutý koncem 2. světové války a vyráběl se koncem 40. let. Model M8A2 měl motor se vstřikováním paliva (AOSI-895-5M), max. výkon 643,5 kW (863 bhp). Souprava s radlicí měla označení M5 (T8E4), G252.

Automobil, průzkumný, 4x4, M3A1

White



Motor šestiválcový, 65 kW (87 bhp), Hercules JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 327 mm (131 in). Celkové rozměry 5 613x2 032x 2 108 mm (221x80x83 in). Hmotnost 4 037 kg (8 900 lb).

Vůz vyvinutý z modelů T7, M2(A1) a M3 konce 30. let. V letech 1941–44 bylo vyrobeno téměř 21 000 ks. Některé měly vznětový motor. Používala je většina Spojenců, také s úpravami (např. pancéřovanou stěchou, viz *Wheels & Tracks*, č. 5 a 18). G67.

Automobil, obrněný, střední, 4x4, M6 (T17E1)

Chevrolet, „Staghound“



Dva šestiválcové motory, 72 kW (97 bhp), vzadu, GMC, 4 425 cm³ (270 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky Hydramatic a běžné rozvodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 5 385x2 692x2 337 mm (212x106x92 in). Hmotnost 12 061 kg (26 590 lb).

Výzbroj kanon 37 mm a 3 kulomety. Osádka 5. Pancíř max. 22,2 mm (0,875 in). Max. rychlost 88,5 km/h. V letech 1942–43 bylo vyrobeno 2 844 ks a 1943–44 1 000 ks modelu T17E2 (se dvěma protiletadlovými kulomety). Používaly je hlavně státy Britského společenství národů. G122.

Automobil, obrněný, lehký, 6x6, M8 (T22E2)

Ford GAK-M8, „Greyhound“



Motor šestiválcový, 59 kW (79 bhp), vzadu, Hercules JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 2 642 mm (104 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 5 004x2 540x 2 235 mm (197x100x88 in). Hmotnost 7 802 kg (17 200 lb).

Vůz se vyráběl od března 1943 (po 250 ks následoval typ T17) do roku 1945. Celkově bylo vyrobeno 8 523 ks. Výzbrojený byl kanonem 37 mm ve věži a 1 kulometem. Osádka 4. Byl používán také Brity, kteří mu říkali „Greyhound“. G136.

Automobil, obrněný, otevřený dodávkový, 6x6, M20 (T26)

Ford GBK-M20



Motor šestiválcový, 59 kW (79 bhp), vzadu, Hercules JXD, 5 244 cm³ (320 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechny nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 2 642 mm (104 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 5 004x2 540x 2 311 mm (197x100x91 in). Hmotnost 7 099 kg (15 650 lb).

Verze M8 s otevřenou věží bez střechy a kruhovou lafetou kulometu. Vůz byl používán jako terénní velitelský vůz, vysoce mobilní obřemný transportér a k přepravě nákladů. Výroba v letech 1943–45 dosáhla počtu 3 791 ks. G176.

**Transportér, kolopásový, M2****White****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Po sérii experimentálních a omezeně vyráběných modelů 30. let americké jednotky standardizovaly dva typy obrněných kolopásových vozidel: automobil M2 a transportér M3, který měl delší nástavbu. Oba typy vyráběly od roku 1941 firmy Autocar, Diamond T a White. Verze M2A1 a M3A1 měly pancéřovanou kruhovou lafetu. Existovalo mnoho odvozených verzí, většina pro samohybná děla, od minometů až po děla 105 mm. Pro americkou armádu a půjčku a pronájem bylo vyrobeno hodně přes 40 000 kusů. G102.

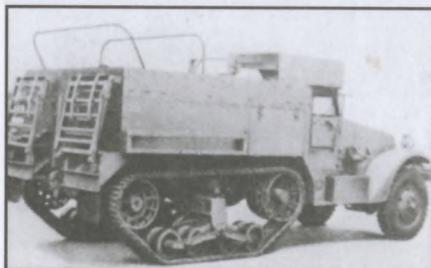
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor White 160AX s postranními ventily. Zdvihový objem 6 325 cm³ (386 cu in). Výkon 95 kW (127 bhp), max. 110 kW (147 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová se spojkou pro odpojení předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,44:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhá přední náprava s listovými péry. Zadní odpružení kuželovými pružinami. Pneumatiky 8,25-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 227 litrů (60 galonů). Naviják 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 442 mm (135,5), zadní podvozek 1 994 mm (78,5 in). Celková délka 5 969 mm (235 in), šířka 1 981 mm (78 in), výška 2 261 mm (89 in). Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost 6 713 kg (14 800 lb), celková hmotnost 8 981 kg (19 800 lb).

Nahoře: automobil M2. *Dole vlevo:* automobil M2A1 (s navijákem). *Dole vpravo:* transportér, osobní, M3.



Samohybný protiletadlový dvojkulomet, M13

White



Motor šestivalcový, 95 kW (127 bhp), White 160AX, 6 325 cm³ (386 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo obě nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Vpředu pérování listovými péry, vzadu kuželové pružiny. Naviják 50 kN (5 tun). Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 442 mm (135,5 in). Celkové rozměry 6 502x1 981x2 337 mm (256x78x92 in). Celková hmotnost 8 981 kg (19 800 lb).

Původně byl známý jako T1E4, založený na podvozku M3 pro kanon 75 mm. Dva protiletadlové kulomety ráže 12,7 mm (0,5 in) Osádka 5. V roce 1943 bylo vyrobeno něco přes 1 100 ks. G102.

Samohybná houfnice 105 mm, T19

Diamond T

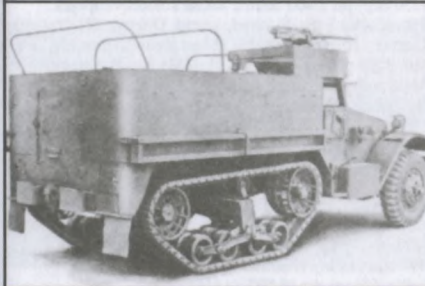


Motor šestivalcový, 95 kW (127 bhp), White 160AX, 6 325 cm³ (386 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo obě nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Vpředu pérování listovými péry, vzadu kuželové pružiny. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 442 mm (135,5 in). Celkové rozměry 6 020x2 184x2 388 mm (237x86x94 in). Hmotnost 7 893 kg (17 400 lb).

Založena na obrněném transportéru M3. V roce 1942 bylo vyrobeno 324 ks. Nesl houfnici M2A1 105 mm, 2 kulomety. Osádka 6. V roce 1945 bylo 90 ks předěláno na osobní transportéry M3 (firmou Bowen & McLaughlin). G102.

Transportér, kolopásový, M5A1

International



Motor šestivalcový, 92,5 kW (124 bhp), International RED-450B „Red Diamond“, 7 391 cm³ (451 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo obě nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Vpředu pérování listovými péry, vzadu kuželové pružiny. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 442 mm (135,5 in). Celkové rozměry 6 147x2 210x x2 311 mm (242x87x91 in). Hmotnost 6 985 kg (15 400 lb).

Ke zvýšení výroby, zvláště pro půjčku a pronájem, dostala firma IHC objednávku na podobná kolopásová vozidla. Odlišovala se v podrobnostech, např. plochou částí blatníků, zakulacenými zadními rohy nástavby, přední mostovou nápravou. Automobil M9A1 byl podobný. G147.

Samohybný čtyřkulomet, M17

International



Motor šestivalcový, 92,5 kW (124 bhp), resp. 105 kW (141 bhp), International RED-450B, 7 391 cm³ (451 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněné zadní nebo obě nápravy. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Vpředu pérování listovými péry, vzadu kuželové pružiny. Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 3 442 mm (135,5 in). Celkové rozměry 6 147x2 210x x2 413 mm (242x87x95 in). Celková hmotnost 8 936 kg (19 700 lb).

Alternativa modelu M16 od firmy White. Ve věži čtyři kulomety ráže 12,7 mm (0,5 in). Model M14 měl 2 kulomety (jako White M13). Na obrázku je s předním navijákem dodávaným na přání. Firma IHC vyrobila přes 13 600 ks M5A1, M9A1, M14 a M15. G147.



Vylodovací vozidlo, pásové, Mk V (obrněné) LVT(A)5

FMC

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Vozidlo Roebling „Alligator“ z 30. let inspirovalo různé typy vylodovacích vozidel, které byly vyráběny v letech 1941–45 firmami FMC, Graham-Paige, Ingersoll a St. Louis Car Co. V roce 1942 se objevil nový návrh FMC: modely LVT2 a LVT(A)1, od kterých byly odvozeny typy LVT4, LVT(A)2, (A)4 a (A)5. Model LVT4 měl vzadu nakládací rampu (jako LVT3). Obrněná vozidla LVT(A)1 a 4 měla ve věži kanon 37 mm, respektive houfnici 75 mm. LVT(A)5 byla vylepšená verze s elektrickým otáčením věže atd. Viz *Wheels & Tracks*, č. 24. G156/167/168/208/209/214/277.

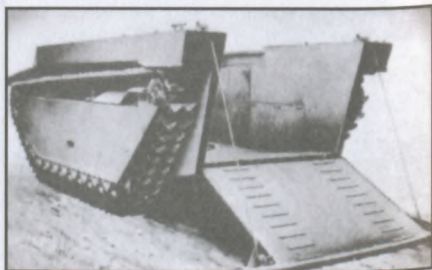
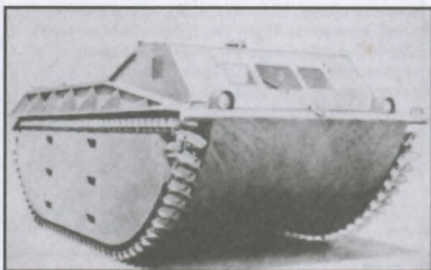
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vzadu umístěný motor Continental W670-9A, sedmiválcový jednořadový hvězdicový, vzduchem chlazený, zážehový s rozvodem OHV. Zdvihový objem 10 947 cm³ (668 cu in). Maximální výkon 186 kW (250 bhp) při 2 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Diferenciál Cletrac s řízeným závěrem. Pohon předních hnacích kol. Stálý převod nápravy 3,15:1. Mechanické brzdy. Malé podvozky s pryžovým odpružením Torsilastic. Šířka pásu 356 mm (14 in). Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 530 litrů (140 galonů). Výzbroj houfnice 75 mm ve věži (s elektrickým otáčením a gyroskopickým stabilizátorem návesu) a 3 kulomety.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Celková délka 7 976 mm (314 in), šířka 3 251 mm (128 in), výška 3 039 mm (122 in). Světla výška 457 mm (18 in). Hmotnost 17 900 kg (39 460 lb), celková hmotnost 18 597 kg (41 000 lb).

Nahoře: LVT(A)5 „Amtank“. *Dole vlevo:* LVT1 „Amtrac“. *Dole vpravo:* LVT4 Water Buffalo.



Vylodovací vozidlo, pásové, Mk III, LVT3

BW Ingersoll, „Bushmaster“

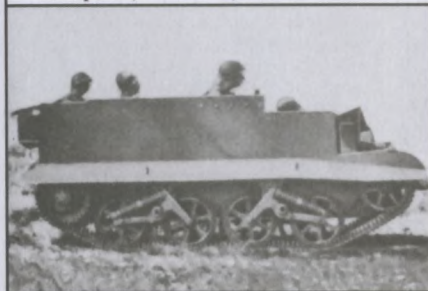


Dva osmiválcové motory vidlicové, umístěné na bocích, 82 kW (110 bhp), 2x Cadillac řady 42, 5 670 cm³ (346 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostních převodovek Hydramatic a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Ocelové pásy s pryžovými patkami 305 mm (12 in). Odpružení Torsilastic. Pojezdová kola podvozků s pryžovými obručky. Celkové rozměry 7 366x3 378x2 565 mm (290x133x101 in). Hmotnost 13 426 kg (29 600 lb).

V letech 1943–45 bylo divizi Ingersoll firmy Borg Warner (která vozidla navrhla) a firmou Graham-Paige pro USMC vyrobeno téměř 3 000 ks. Používané také Brity. Vzadu rampa. LVT3C byla poválečná konverze (viz *Wheels & Tracks*, č. 24).

Transportér, univerzální, T16

Ford GAU



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný uprostřed, 71 kW (95 bhp), resp. 74,5 kW (100 bhp), Ford GAU-370 nebo 29W, 3 917 cm³ (239 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení pákami. Zavěšení typu Horstmann. Paprsková nebo disková kola. Šířka pásů 241 mm (9,5 in). Celkové rozměry 3 861x2 108x1 549 mm (152x83x x61 in). Hmotnost 3 493 kg (7 700 lb).

Američany navržený a vyrobený ekvivalent britského univerzálního transportéru. Během 2. světové války a po ní byl do dávána Británii a Kanadě, nepřímo také Argentíně, Švýcarsku a dalším státům. Svaňovaná nástavba. Osádka 5. V letech 1943–45 bylo vyrobeno 13 893 ks. G166.

Tank, lehký, M22 (T9E1)

Marmon-Herrington, „Locust“



Motor šestiválcový plochý, umístěný vzadu, 121 kW (162 bhp), vzduchem chlazený Lycoming O-435-T, 7 112 cm³ (434 cid), OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásů 286 mm (11,25 in). Celkové rozměry 3 937x2 235x x1 753 mm (155x88x69 in). Hmotnost 7 440 kg (16 400 lb).

Malý, letecky přepravovaný tank s upraveným leteckým motorem. V letech 1943–44 bylo dodáno 830 ks. Mnohé tanky byly dodány do Británie. Mohly se přepravovat v kluzácích Hamilcar, ale bojové nasazení zažilo jen několik kusů. Výzbroj kanon 37 mm, 1 kulomet. G148.

Tank, lehký, M3A1

American Car & Foundry, „Stuart“



Hvězdicový sedmiválcový motor, umístěný vzadu, 180,5 kW (242 bhp), vzduchem chlazený Continental W670-9A, 10 947 cm³ (668 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásů 295 mm (11,6 in). Celkové rozměry 4 521x x2 235x2 642 mm (178x88x104 in). Hmotnost 12 934 kg (28 515 lb).

Jeden příklad z řady následující po sérii lehkých tanků M3. Tento model roku 1942 se vyráběl také s hvězdicovým devítiválcovým vznětovým motorem Guiberson T1020. Byl nahrazen tankem M3A3 s odlišnou nástavbou. Kanon 37 mm. Přezdívkou byla „Honey“ (med). G103.

Tank, lehký, M5A1

Cadillac, „Stuart“



Dva motory osmiválcové vidlicové, umístěné vzadu, 82 kW (110 bhp), Cadillac série 42, 5 670 cm³ (346 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostních převodovek Hydramatic, přídavného převodu a diferenciálu s řízením závěrem poháněná přední hnací kola. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásů 295 mm (11,6 in). Celkové rozměry 4 445x2 235x2 515 mm (175x88x99 in). Hmotnost 15 186 kg (33 480 lb).

Tank zavedený v roce 1942. Model M5 byl úpravou M3. Výzbroj zahrnovala kanon 37 mm a 4 kulomety. Verze M5A1 (na obrázku) byla podobná, ale věž měla vzadu prostor pro vysílačku. Vyráběly jej také firmy ACF a Massey-Harris. Britské označení bylo Stuart VI. G103.

Tank, lehký, M24

Cadillac, „Chaffee“



Dva motory osmiválcové vidlicové, umístěné vzadu, 82 kW (110 bhp), Cadillac 44T24, 5 670 cm³ (346 cid), SV; prostřednictvím čtyřrychlostních převodovek Hydramatic, přídavné převodovky 2 stupně vpřed, 1 vzad a diferenciálu s řízením závěrem poháněná přední hnací kola. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásů 406 mm (16 in). Celkové rozměry 5 486, resp. 5 029x2 946x2 464 mm (216, resp. 198x116x97 in). Hmotnost 18 370 kg (40 500 lb).

Firmami Cadillac a Massey-Harris v letech 1944–45 bylo vyrobeno přes 4 000 ks. Výzbroj kanon 75 mm a kulomet. Odvozené typy zahrnovaly samohybná děla a houfnice. Tento tank byl často používán v Koreji. G200.

Stíhač tanků, kanon 76 mm, M18 (T70)

Buick, „Hellcat“



Hvězdicový devítiválcový motor, umístěný vzadu, 261 kW (350 bhp), vzduchem chlazený Continental R975-C1, 15 945 cm³ (973 cid), OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky Torqmatic, třístupňové přídavné převodovky a dif. s řízením závěrem poháněná přední hnací kola. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Pásky 366 mm (14,4 in). Celkové rozměry 6 655, resp. 5 283x2 794x2 565 mm (262, resp. 208x110x101 in). Hmotnost 17 040 kg (37 560 lb).

Těchto stíhačů tanků podobných tankům bylo v letech 1943–44 vyrobeno přes 2 500 ks. Dobře známou odvozeninou byl model bez věže M39 (T41), obrněný tahač, který sloužil také k přepravě vojsk a jako průzkumné vozidlo. G163.

Tank, lehký, M41A1

Cadillac, „Walker Bulldog“



Motor šestiválcový plochý, umístěný vzadu, 373 kW (500 bhp), vzduchem chlazený Continental nebo Lycoming AOS-895-3, 14 683 cm³ (896 cid), OHV; prostřednictvím dvoudrozahové převodovky Allison s příčným uspořádáním poháněná zadní hnací kola. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásů 533 mm (21 in). Celkové rozměry 8 204, resp. 5 817x3 200x3 073, resp. 2 718 mm (323, resp. 229x126x121, resp. 107 in). Hmotnost 23 500 kg (51 800 lb).

Tank známý jako tank M41 s kanonem 76 mm. Model M41 a varianty (M41A1, A2, A3) vyráběl v 50. letech tankový závod firmy Cadillac v Clevelandu. Verze A2 a A3 měly motor AOSI-895-5 se vstřikováním paliva. G251.



Tank, střední, série M4

Různí výrobci, „Sherman“

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Série M4, všeobecně známá jako Sherman, se poprvé objevila v roce 1941 a v její výrobě se pokračovalo po celou dobu 2. světové války. Tanky vyráběly firmy Chrysler, Ford, GM a další pro americké, britské a spojenecké jednotky. Celkové množství přesáhlo 40 000 kusů a sestávalo z několika základních typů velkého počtu variant a odvozenin, včetně samohybných děl, vyprošťovacích vozidel atd. Trupy byly svařované nebo lité s jedno- nebo třídílným příšroubovaným předkem. Hlavní výzbrojí byl kanon 75 nebo 76 mm, ale používaly se také jiné typy. Mnoho tanků se zachovalo. G104 (různé objemy).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motory: M4 a M4A1 – hvězdicový Continental; M4A2 – dva vznětové GM; M4A3 – Ford GAA V8; M4A4 – Chrysler, víceřadový třicetiválcový motor; M4A6 – hvězdicový vznětový Caterpillar. Všechny umístěné vzadu. Převodovka – pětistupňová synchronní, diferenciál s řízeným závěrem, pohon předních hnacích kol. Odpružení – svislé kuželové pružiny (u pozdějších modelů vodorovné). Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 530–662 litry (140–175 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Standardní výrobní modely: celková délka 5 842 až 6 045 mm (230–238 in), šířka 2 616 mm (103 in), výška 2 845–2 946 mm (112 116 in). Hmotnost 30 530 až 32 610 kg (67 300–71 900 lb).

Nahoře: M4A4 (75 mm). Dole: M4A1 (75 mm) a vpravo M4A3 (houfnice 105 mm).



Tank, střední, M3A3

Baldwin Locomotive, „Lee“

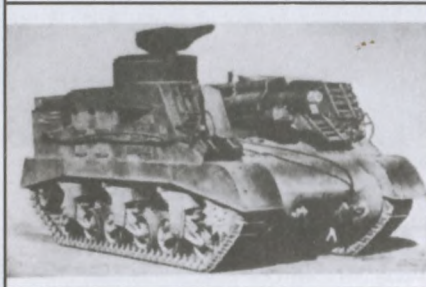


Dva motory šestiválcové, umístěné vzadu, 280 kW (375 bhp), GM řady 71, dvoudobý vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásů 419 mm (16,5 in). Celkové rozměry 5 639x2 718x 3 124 mm (222x107x123 in). Hmotnost 28 580 kg (63 000 lb).

Tanky série M3 byly vyráběny v letech 1941–42 několika výrobci a byly hodně využívány Brity v severní Africe (kteří je nazývali Grant nebo Lee). Existovaly modely M3 a M3A1/2/3/4/5, které se lišily trupy (sřazovanými nebo nýtovanými), motory a dalšími detaily. G104.

Samohybná houfnice 105 mm, M7

American Locomotive, „Priest“



Hvězdicový devítiválcový motor, umístěný vzadu, 253,5 kW (340 bhp), vzduchem chlazený Continental R975C1, 15 945 cm³ (973 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásů 419 mm (16,51 in). Celkové rozměry 6 020x2 870x2 946, resp. 2 540 mm (237x113x 116, resp. 100 in). Hmotnost 22 968 kg (50 635 lb).

Odvozený ze středního tanku M3, ale s velmi odlišnou nástavbou. Standardizovaný byl počátkem roku 1942. Model M7B1 byl odvozený z M4A3 s motorem Ford GAA. V britských službách byl známý jako Priest (kazatel - díky pancéřované „kazatelně“). G128.

Stíhač tanků, kanon 90 mm, M36 (T71)

Fisher (GM)



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 335,5 kW (450 bhp), Ford GAA, 18 026 cm³ (1 100 cid), OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Odpružení kuželovými pružinami. Šířka pásů 305 mm (12 in). Celkové rozměry 6 147x 3 048x3 175 mm (242x120x125 in). Hmotnost 27 670 kg (61 000 lb).

Verze vyvinutá z modelu M10A1 (který měl kanon 76 mm, ale vypadal podobně) s upravenou věží a větším dělem. „Achilles“ byla britská varianta se sedmnáctiliterním kanonem. Byly to typické příklady mnoha bojových vozidel na podvozku středního tanku M4. G210.

Tank, kanon 90 mm, M26

Detroit Arsenal (Chrysler), „Pershing“



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 373 kW (500 bhp), Ford GAE, 18 026 cm³ (1 100 cid), OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky Torqmatic, přidavné převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Šířka pásů 635 mm (25 in). Celkové rozměry 8 738, resp. 7 341x3 505, resp. 3 150x 2 769 mm (344, resp. 289x138, resp. 124x109 in). Hmotnost 41 730 kg (92 000 lb).

Tank zavedený v posledních fázích 2. světové války. Tento těžký/střední tank byl předchůdcem dlouhé řady tanků poválečného vývoje, který přes verze M47 a M48 „Patton“ kulminoval modelem M60. G226.

SYNOPSIS

The following information was obtained from a review of the files of the Central Intelligence Agency, Office of the Director of Intelligence, and the Office of the Chief of Staff, Department of Defense, regarding the activities of the Soviet Union in the field of intelligence gathering and dissemination.

The Soviet Union has been active in the field of intelligence gathering and dissemination for many years. It has established a large network of spies and informants in many countries, and it has been successful in obtaining a large amount of information about the United States and its allies. This information has been used for a variety of purposes, including the development of military and political strategies, and the dissemination of propaganda.

The following information was obtained from a review of the files of the Central Intelligence Agency, Office of the Director of Intelligence, and the Office of the Chief of Staff, Department of Defense, regarding the activities of the Soviet Union in the field of intelligence gathering and dissemination.

The Soviet Union has been active in the field of intelligence gathering and dissemination for many years. It has established a large network of spies and informants in many countries, and it has been successful in obtaining a large amount of information about the United States and its allies.

The following information was obtained from a review of the files of the Central Intelligence Agency, Office of the Director of Intelligence, and the Office of the Chief of Staff, Department of Defense, regarding the activities of the Soviet Union in the field of intelligence gathering and dissemination.

The Soviet Union has been active in the field of intelligence gathering and dissemination for many years. It has established a large network of spies and informants in many countries, and it has been successful in obtaining a large amount of information about the United States and its allies. This information has been used for a variety of purposes, including the development of military and political strategies, and the dissemination of propaganda.

The following information was obtained from a review of the files of the Central Intelligence Agency, Office of the Director of Intelligence, and the Office of the Chief of Staff, Department of Defense, regarding the activities of the Soviet Union in the field of intelligence gathering and dissemination.

The Soviet Union has been active in the field of intelligence gathering and dissemination for many years. It has established a large network of spies and informants in many countries, and it has been successful in obtaining a large amount of information about the United States and its allies.

The following information was obtained from a review of the files of the Central Intelligence Agency, Office of the Director of Intelligence, and the Office of the Chief of Staff, Department of Defense, regarding the activities of the Soviet Union in the field of intelligence gathering and dissemination.

The Soviet Union has been active in the field of intelligence gathering and dissemination for many years. It has established a large network of spies and informants in many countries, and it has been successful in obtaining a large amount of information about the United States and its allies.

ŠVÉDSKO

Přepavní vozidla mnoha typů dodávali hlavně dva švédští výrobci, Scania-Vabis (později Scania) a Volvo. Zahraniční podvozky byly většinou v místě montované Chevrolety a Fordy, ale také některé české a německé modely (Škoda, KHD atd.). Po roce 1945 bylo získáno mnoho přebytkových amerických vozidel (Jeep, Dodge, GMC, Diamond T, Brockway atd.), ale ozbrojené síly vedle toho zakoupily i nové Jeepy a skříňové automobily Fargo. Mnohé z nich byly karosovány ve Švédsku. Poměrně běžným se stal také německý VW Transporter. Vývoz švédských vojenských vozidel byl dost omezený, ale některé vozy našly cestu až do Jižní Ameriky.

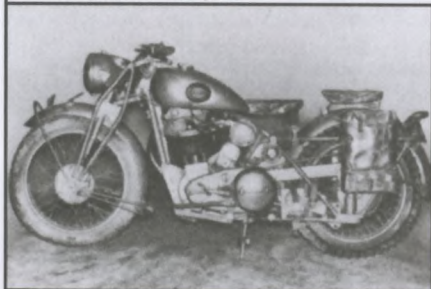
Motocykly byly obvykle domácího původu – např. Husqvarna, Monark – doplňovaly je modely československé Jawy. V průběhu druhé světové války se omezeně vyráběly stroje dvouválcové s postranními vozíky a s pohonem dvou kol.

Společnost Landsverk byla spojena s německým koncernem Krupp a ve 30. letech navrhovala kolová, pásová i kolopásová obrněná bojová vozidla. Poměrně velké množství z nich bylo vyvezeno; jiná byla vyráběná v licenci v jiných zemích (viz *Wheels & Tracks*, č. 19). Na druhé straně Švédsko získalo výrobní licenci českých lehkých tanků a také si vyvinulo několik vlastních konstrukcí. Zde je znázorněno několik typických příkladů. Mnoho starých tanků m/41 bylo v roce 1962 přeměněno na obrněný transportér (Pbv 301). V pozdějších letech se důležitým dodavatelem různých druhů vojenských vozidel, včetně obrněných bojových vozidel, stala firma Hägglunds.

Zajímavé muzeum obrněných bojových vozidel je v Axvallu (asi 90 km severovýchodně od Gothenburgu) a historická vojenská vozidla domácího i cizího původu zachraňuje stále větší množství soukromých sběratelů.

Motocykl, samostatný, m/42

Monark „Albin“



Jednoválcový motor, 15 kW (20 k), vzduchem chlazený Albin, 495 cm³, OHV; prostřednictvím třířychlostní nohou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Zadní pístové odpružení. Přední vidlice paralelogramová s teleskopickými pružicemi a tlumicími jednotkami. Zaměnitelná kola s pneumatikami 3,50-19. Rozvor 1 410 mm. Celkové rozměry 2 120x740x940 mm. Hmotnost 200 kg.

Vojenská konstrukce odvozená od Husqvarny 112TV z konce 30. let. Vyráběl se také model s postranními ventily a pevným rámem.

Automobil, 4x4, velitelský/spojovací, 911

Volvo TPV



Motor šestiválcový, 63 kW (86 k), Volvo EC, 3 670 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a jednostupňové předávkové převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vozduchu se závěrem diferenciálu. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 3 100 mm. Celkové rozměry 4 670x1 800x1 690 mm. Hmotnost 2 300 kg.

Vůz byl vyráběn od roku 1944 do roku 1946 (210 ks) jako velitelský automobil vybavený vysílačkou (raptgb m/43), ale používaný také bez vysílačky (tgp m/43). Karoserie byla odvozena od PV801/802, osmimístného taxi z roku 1938.



Automobil, 4x4, velitelský/spojovací, 915

Volvo P2104/TP21

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento automobil byl zkonstruován na podvozku lehkého nákladního vozidla, po roce 1953 nahradil Volvo TPV. Do roku 1958 jich bylo vyrobeno 720 kusů. Šlo o robustní a atraktivní čtyř- až pětimístné vozidlo, mnoho jich sběratelé vojenských vozidel zachránili. Vůz byl oficiálně známý jako Radiopersonterrängbil 915 (populárně jako „Suggan“ – svině), existovaly dvě verze: 9151 a 9152, které se lišily vybavením. Tyto podvozky byly rovněž použity pro startovací a tažná letištní vozidla 265 TL11 a TL12 (vybavená firmou Penta pro startování proudových motorů); tato vozidla měla motor typu A6 s 77 kW (105 k), resp. 84,5 kW (115 k).

Nahoře: P2104/TP21. Dole: speciál P2104 (vlevo) a TL11 Starbil 953.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Volvo ED s postranními ventily. Zdvihový objem 3 645 cm³. Maximální výkon 66 kW (90 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,14:1. Podtlakem řízené závěry diferenciálu. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s páleptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 76 litrů.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 685 mm. Celková délka 4 700 mm, šířka 1 950 mm, výška 2 150 mm (střecha 1 950 mm). Světla výška 250 mm. Hmotnost 2 880 kg, celková hmotnost 3 200 kg.





Nákladní automobil, 0,8 tun, 4x4

Volvo L3314

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Prototyp byl postaven a zkoušen koncem 50. let jako L2304. V letech 1961–70 bylo jako L3314 (populárně „Valpen“) vyrobeno 7 736 kusů a jako L3315, s vylepšenou uzavřenou karoserií, 1 116 kusů. Pro civilní sektor byl nabízen jako Laplander PU, respektive HT. Vojenské označení bylo „série 903“. Varianty zahrnovaly spojovací automobily (9033, 9035, 9036), osmimístné vozidlo (9034), vozidlo s protitankovými raketami (9032), šestimístné (903B), požární (921B). Neobvyklý byl typ 9031 s protitankovým bezzákluzovým kanonem 9 cm a průzkumná vozidla (asi 300 ks, 1963–65).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

(Poznámka: údaje v závorkách platí pro L3315.) Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Volvo B18A s rozvodem OHV, Výkon 50 kW (68 k) při 4 500 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,38:1. Podtlakově ovládané závěry diferenciálů. Hydraulické brzdy (s podtlakovým posilovačem). Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 8,90-16. Elektrická soustava 12 (24) V. Objem paliva 50 litrů. (Na boku montovaný navigátor.)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 100 mm. Celková délka 4 050 mm, šířka 1 660 mm, výška 2 100 mm. Světla výška 290 mm. Hmotnost 1 600 kg, celková hmotnost 2 450 kg.

Nahoře: L3314 (Norsko). Dole vlevo: L3315 sanitní. Dole vpravo: L3304/9031 s Boforssem PV1110.



Nákladní automobil, 4x2, spojovací skříňový

Scania-Vabis 8116



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Scania 1664, 7 750 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry asi 6 100x2 150x 3 000 mm. Celková hmotnost 9 000 kg.

Vybavené radiostanicí 800 W m/43. V letech 1943–44 se vyrobilo množství těchto vozidel pro armádu jako „rabíl 323“. V letectvu byla tato vozidla označována „rabíl TMR9“ a používala se jako velitelská vozidla. Některá z nich zůstala ve službě do poloviny 70. let.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, spojovací skříňový

Volvo LV81DS

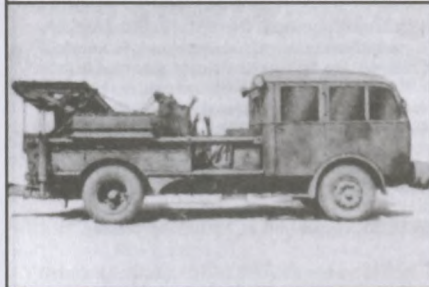


Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), Volvo FC, 4 395 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry asi 6 000x2 200x3 000 mm. Hmotnost není známa.

Vozidlo karosované firmou Hägglund & Sons. Tento spojovací dodávkový automobil byl vyráběn a zařazen do služby v roce 1941 s označením „rabíl TMR8“. Vzhledově podobné, ale delší (rozvor 4 100 mm) byly podvozky LV290DS „fotobil m/42A“ a „fotobil 202“.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, vyprošťovací

Scania-Vabis LB38F



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Scania 1664, 7 750 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 7 550x2 180x2 640 mm. Hmotnost 8 150 kg.

Toto vozidlo vyráběné během 2. světové války dokázalo evakuovat nepojízdná vozidla a jejich osádky, kabina byla šestimístná. Podobné jeřábové vybavení bylo také na podvozku LB350 s obvyklým řízením a krátkou kabinou.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, vyprošťovací

Scania-Vabis LB350



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Scania 1664, 7 750 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry asi 7 150x2 180x2 900 mm. Hmotnost není známa.

Vozidlo vybavené portálovým jeřábem. Toto vyprošťovací a transportní vozidlo používali švédští vojenští ženisté často ve spojení se speciálním devítitunovým podvalníkem pro přepravu buldozerů.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník, m/42 SLT

Scania-Vabis F11

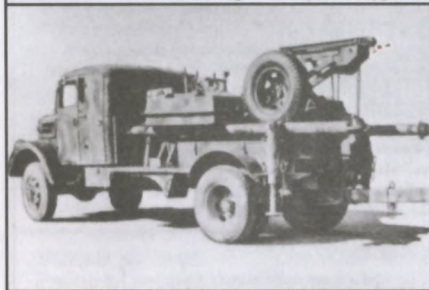


Motor čtyřválcový, 84,5 kW (115 k), Scania 402, 5 650 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými pery. Na boku montovaný naviják. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 5 950x2 100x2 400 mm. Hmotnost 4 400 kg.

SLT označovalo Scania-Vabis Last Terrängbil (terénní nákladní vozidlo). Původní výroba v roce 1942 používala 66 kW (90 k) motor. Švédské jednotky měly také podobná vozidla firm Volvo (viz níže) a Klöckner-Humboldt-Deutz (A3000, m/42M).

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x4, vyprošťovací, m/42

Scania-Vabis F12



Motor čtyřválcový, 81 kW (110 k), Scania 402, 5 650 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,75-20. Rozvor 4 300 mm. Celkové rozměry 7 600x2 180x 2 400 mm. Hmotnost 7 320 kg.

Verze podvozku F11 s delším rozvorem, zde s prodlouženou kabinou a vyprošťovacím vybavením. Podvozky byly používány také pro vozidla na odklizení sněhu s vyfukovačem se samostatným motorem vzadu na podvozku, vozidlo se při práci pohybovalo vzad.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník, m/42 VLT

Volvo TLV141



Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), Volvo FET, 5 655 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchokapalinové brzdy. Pérování listovými pery. Na boku montovaný naviják. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 350x2 100x2 450 (kabina) mm. Hmotnost 4 640 kg.

Vozidlo se vyrábělo v letech 1944-49. Model TLV142M měl rozvor 4 100 mm a nahore ploché blatníky. Celková výroba (podvozky) 607 ks. Některé vozy měly vznětové motory. Model TL233 (vyrobeno 101 ks, 1953-55) byl podobný.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, osobní, m/42 VP

Volvo TLV131



Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), Volvo FCT, 4 395 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 800 mm. Celkové rozměry 6 350x2 250x2 500 mm. Hmotnost 4 970 kg.

Přeprava vojsk se čtyřdvěřovou, šestnáctimístnou skříňovou karoserií. Alespoň jedno vozidlo se objevilo s pancéřováním pro částečnou ochranu (TLV-VPP). Také s valníkem. Celkové bylo vyrobeno (podvozky) 209 ks, 1943-44. Nahrazené TLV141.


Nákladní automobil, třítunový, 6x6
Volvo L3154/TL31
VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tyto podvozky, vyvinuté počátkem 50. let a vyráběné (920 ks) v letech 1956–62, tvořily základ mnoha typů vozidel, především valníků/tahačů s označením 934F. Uzavřená kabina mohla být opatřena kruhovou lafetou kulometu a karoserie měla dvojité postranice a plachtu, jejíž části mohly být otevřeny a nahore připevněny. Na pravém boku uprostřed byl namontovaný buben navijáku. Odtahový model L3154S měl vznětový motor s turbodmychadlem TD96AS s výkonem 136 kW (185 k).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový motor Volvo D96AS s rozvodem OHV. Zdvihový objem 9 586 cm³. Maximální výkon 110 kW (150 k) při 2 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Nápravy s dvojitou redukcí s poměrem 6,58:1. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrátitelnými. Pneumatiky 11,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 130 litrů. Naviják 80 kN (8 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 920 (rozvor zadních náprav 1 250) mm. Celková délka 7 150 mm, šířka 2 150 mm, výška 2 950 mm. Světla výška 350 mm. Hmotnost 7 320 kg, celková hmotnost 10 320 kg.

Nahore: valník/tahač 934F (L3154). *Dole vlevo:* požární a záchranné vozidlo (L3154S). *Dole vpravo:* vyprošťovací, se zařízením Holmes 965 (L3164).



Nákladní automobil, jedenáctitunový, 6x6, valník, 912

Volvo L2204/TL22



Motor šestiválcový, 77 kW (105 k), později 84,5 kW (115 k), Volvo A6, 4 700 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Podtlakové řízení závěry diferenciálů. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Na boku naviják 40 kN (4 tuny). Velikost pneumatik 11,00-16. Rozvor 3 180 (rozvor zadních náprav 1 060) mm. Celkové rozměry 5 900x 2 000x2 700 mm. Hmotnost 4 200 kg.

V letech 1954–59 bylo vyrobeno 857 ks. Podvozky rovněž se skříňovou velitelskou a spojovací skříňovou karosérií (L22041; mil. 935A, B, C) a s vybavením požárního vozidla pro letectvo.

Nákladní automobil, těžký, 6x4, tahač, m/40

Volvo TVB



Motor šestiválcový, 94 kW (128 k), Volvo FBT, 7 566 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní přidavné skříně poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Výkyvný typ zadních náprav. Listová péra, vzadu obrácená. Na boku montovaný svislý naviják o tažné síle 100 kN (10 tun). Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 440 (rozvor zadních náprav 1 280) mm. Celkové rozměry 6 600x2 380x2 300 mm. Hmotnost 6 825 kg.

Vozidlo určené v roce 1939 k tažení děl. V letech 1940–41 bylo vyrobeno 148 ks. Osmimístná kabina osádky. Podvozky se rovněž objevily s krátkou kabinou a protiletadlovým kanonem. Alespoň jeden kus byl částečně pancéřovaný.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, tahač, m/42

Volvo TVC



Motor šestiválcový, 99 kW (135 k), Volvo FBT, 7 566 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Dopředu vedoucí 2 hnací hřídele. Závěry diferenciálů. Vzduchové brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami vpředu, vzadu obrácená listová péra. Naviják 100 kN (10 tun). Pneumatiky 11,00 nebo 12,00-20. Rozvor 3 990 (rozvor zadních náprav 1 280) mm. Celkové rozměry 7 200x2 540x2 620 mm. Hmotnost 9 900 kg.

Tahač byl zavedený v roce 1942, vyrobilo se 168 ks. Pozdější model (m/42B, Volvo TVC2) byl přepracovaný s motorem 10,6 litru a dvojitým karburátorem. Motor C6, 132 kW (180 k), pětirychlostní převodovka a další vylepšení.

Nákladní automobil, těžký, 6x6, tahač, m/42C

Volvo TVC3



Motor šestiválcový, 132 kW (180 k), Volvo C6, 10 600 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní předvolitelné převodovky Wilson a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vpředu dvojitý hnací hřídele. Závěry diferenciálů. Vzduchové brzdy. Nezávislé odpružení (jako u TVC výše). Pod karosérií naviják 100 kN (10 tun). Pneumatiky 11,00-20 (vzadu po dvou). Rozvor 3 990 (rozvor zadních náprav 1 280) mm. Celkové rozměry 7 290x2 800x2 620 mm. Hmotnost 11 180 kg.

Vylepšený typ TVC2 pro padesátitunové tankové přívěsy, pravděpodobně přepracované pro tento účel. Ve službě byly po 2. světové válce.



Nákladní automobil, desetitunový, 6x6

Scania-Vabis LA82

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Prototypy podvozků pro těžký provoz známých jako „Myrsloken“ (mravenečník) byly zkoušeny koncem 50. let, kdy šlo o největší vozidlo vůbec kdy ve Švédsku vyrobené. Výroba (450 ks, 1960–63) zahrnovala hlavně tahače (957F; s kabinou osádky 957BF nebo 9571F s nakládacím jeřábem 957CF), ale později se objevilo několik speciálních vozidel, např. 970 – patnáctitunové odtahové vozidlo (HIAB-FOCO), a 202 – desetitunový mobilní jeřáb. V nedávné době byla některá vybavena pro přemosťování. Mravenečník se vozidlu přezdívalo díky šikmému nosu (ještě výraznější byl u prototypů, které měly osmiválcový motor).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový motor s turbodmychadlem Scania DS10R02 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 10 261 cm³. Maximální výkon 162 kW (220 k) při 2 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Závěry diferenciálu. Stálý převod nápravy 5,96:1. Vzduchové brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 11,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 260 litrů. Naviják 100 kN (10 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 060 (rozvor zadních náprav 1 320) mm. Celková délka 7 600 mm, šířka 2 620 mm, výška 2 900 mm. Světla výška 240 mm. Hmotnost 11 600 kg, celková hmotnost 16 000 kg.

Nahoře: tahač 957BF. Dole vlevo: odtahové vozidlo 970 (HIAB 62). Dole vpravo: jeřáb 202.



Tahač, kolový, s osobním návěsem 821

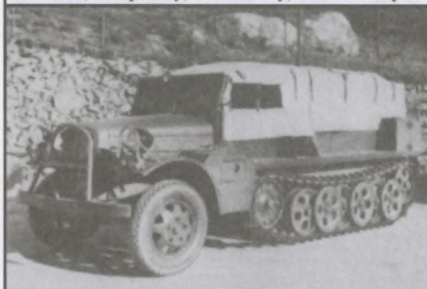
různé značky



Armáda používala tahače (Volvo, Bolinder-Munktell, Ford, Massey-Ferguson) s uzavřenou kabinou a s návěsy, včetně tohoto dvoutunového Trupptransportkärra 825 (podtypy 821A, B, C, o celkové hmotnosti od 3 500 do 3 700 kg). Návěs poskytoval sezení pro 16 osob, 10 zády k sobě a 4 v zadním prostoru čelem k sobě (ty mohly vyzádu i vysednout). Pro tažení děl existovaly také přívěsy s nápravou poháněnou pomocným pohonem.

Tahač, kolopásový, dvoutunový, dělostřelecký

Volvo HBT

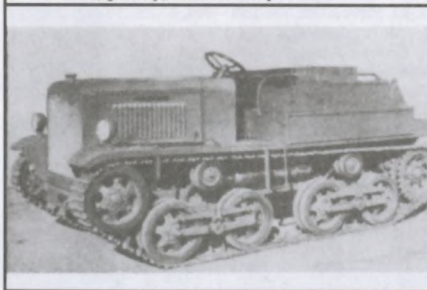


Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), Volvo FC, 4 395 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola. Hydraulické brzdy. Vpředu odpružení příčným listovým pérem, vzadu zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 7,00-20. Celkové rozměry 5 680x2 000x2 130 mm. Hmotnost 4 755 kg. Tažná síla 50 kN (5 tun).

Replika německého tahače Demag Sd.Kfz. 10, kterých bylo několik dovezeno. V letech 1944–46 se vyrobilo 108 ks pro přepravu vojsk a k tažení lehkých děl. Jeden tahač byl vyvezený do Jižní Ameriky.

Traktor, pásový, dělostřelecký

Landsverk 132



Motor 66 kN (90 k), pravděpodobně Ford V8; prostřednictvím šestirychlostní planetové převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Elektrický navigátor. Výkyvné podvozky se dvěma koly a s dvojitými obrácenými půleliptickými listovými péry. Celkové rozměry asi 4 500x2 000x2 000 mm. Hmotnost 5 500 kg.

Civilní typ poloviny 30. let, který používal některé součásti tanků téhož výrobce. Byla nabízena také lehčí verze (model 131) s 44 kW (60 k) motorem; mnoho z nich bylo vyvezeno do Thajska.

Transportér, pásový, dělený, 202A

Volvo/Bolinder-Munktell BV202



Motor čtyřválcový, 67 kW (91 k), Volvo B18, 1 778 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední hnací kola obou jednotek. Hydraulické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Pneumatik s pryžovými pásy. Celkové rozměry 6 160x x1 760x2 170 mm. Hmotnost 3 200 kg.

Obojživelná konstrukce (pro pohyb na sněhu) konce 50. let vyráběná od roku 1962 pro ozbrojené síly Švédska, Norska, Velké Británie, Finska a Nizozemska. Model BV203 byl spojovací verzí. BV znamená Bandvagn.



Nákladní automobil, obrněný, osobní, 4x4 m/42 SKP(F)

Scania-Vabis F11-0

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Pancéřovaná nákladní vozidla se ve Švédsku používala od počátku 30. let (m/31). Během let 1943–47 se vyrobilo 262 kusů těchto vozidel. Sestávala z nástavby firmy Bröderma Hedlund ze Stockholmu a tehdy nových třítunových podvozků F11 4x4 označovaných Terrängbil m/42 SKP (KP znamenalo Karosseri Pansar, obrněná karoserie). Poválečná SKPF měla závěs kulometu a v roce 1964 byla zavedena otevřená věž. Stejně nástavby se montovaly na podvozích Volvo TLV (VKP, VKPF). Vozidlo přepravovalo 2 + 16 osob, bylo hodně využívané švédskými jednotkami OSN v Kongu, na Kypru i jinde.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor, Scania typ 402 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 5 650 cm³. Maximální výkon 77 kW (105 k), později 84,5 kW (115 k) při 2 300 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,14:1. Hydraulické brzdy s posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 8,25-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 115 litrů. Naviják 30 kN (3 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 800 mm. Celková délka 6 800 mm, šířka 2 300 mm, výška 2 280 (s držákem kulometu 2 900) mm. Světlá výška 260 mm. Hmotnost 6 720 kg, celková hmotnost 8 500 kg.

Nahoře: SKPF. *Dole vlevo:* SKPF v Kongu. *Dole vpravo:* VKP (Volvo).



Obrněný automobil, 4x2

Landsverk 185



Motor osmiválcový vidlicový, 48 kW (65 k), Ford 221, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a převodu vpřed/vzad poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Vzadu druhé řízení. Pérování listovými péry, vpředu příčnými. Komerové obruče. Rozvor 3 700 mm. Celkové rozměry 4 940x2 020x2 300 mm. Hmotnost 4 200 kg.

Vůz vyráběn v letech 1933/34 na upravených podvozcích nákladního vozidla Ford. Ve věži byl kanon Madsen 20 mm a 2 kulomety. Pancíř 4–6 mm. Osádka 4–5. Rychlost v obou směrech 60 km/h. Dodávané do Dánska (FP6) a v roce 1935 do Norska.

Obrněný automobil, 4x4, m/40

Landsverk/Volvo Lynx



Motor šestiválcový, 103 kW (140 k), Volvo FBT, 7 566 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a převodu vpřed/vzad poháněná zadní nebo všechna kola. Vzadu druhé řízení. Pérování listovými péry. Neprůstřelné zpevněné pneumatiky. Celkové rozměry 5 100x2 300x2 200 mm. Hmotnost 7 800 kg.

Konstrukční řešení firmy Landsverk (m/39) vyráběné v licenci firmou Volvo. Výzbrojí byl automatický kanon 20 mm v otočné věži a 3 kulomety. Pancíř 18 mm. Osádka 6. Maximální rychlost 70 km/h. S motorem Scania-Vabis byl dodávaný také do Dánska.

Obrněný automobil, 6x4

Landsverk 181



Motor šestiválcový, 50 kW (68 k), Daimler-Benz M09, 3 663 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní (+ 2 stupně zpátečky) převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Vzadu druhé řízení. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Neprůstřelné pneumatiky. Rozvor 3 880 mm. Celkové rozměry 5 850x2 100x2 500 mm. Hmotnost 6 200 kg.

Navržený v roce 1933 na upraveném podvozku Mercedes-Benz. Vyzbrojený automatickým kanonem 20 mm a 2 kulomety. Pancíř 5–9 mm. Osádka 4–5. Do Nizozemska bylo dodáno 12 ks (Paw. M36, 1936). Používal se také v Dánsku.

Obrněný automobil, 6x4

Landsverk 182



Motor osmiválcový vidlicový, 110 kW (150 k), Büssing-NAG L8V, 7 913 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky a dvourychlostního přidávného převodu poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Obruče (později 7.50-20). Rozvor 3 550 (rozvor zadních náprav 1 050) mm. Celkové rozměry 5 870x2 240x 2 330 mm. Hmotnost 7 000 kg.

Model konce 30. let založený na podvozku vozidla Büssing-NAG. Model L180 (Pansarbil m/43) byl podobný, ale se švédským motorem. K zákazníkům patřilo Irsko (8 ks) a Nizozemsko (Paw. M38; 12 ks v roce 1938).

Tank, lehký, m/31

Landsverk 10



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 110 kW (150 k), vřadu, Maybach DSO8, 7 973 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní planetové převodovky s dif. s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Šířka pásu 280 mm. Celkové rozměry 5 200x2 000x2 220 mm. Hmotnost 11 500 kg.

Jeden z řady modelů nabízených ve 30. letech pro civilní sektor. Osádka 4. Pancíř 824 mm. Výzbroj kanon 37 mm a 2 kulomety. Model L30 byla varianta se 4 koly, která mohla být spuštěna pro jízdu po silnici.

Tank, lehký, m/41

Scania-Vabis série I



Motor šestiválcový, 104 kW (142 k), vřadu, Scania 1664, 7 750 cm³; prostřednictvím pětirychlostní planetové převodovky Praga/Wilson poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy, také pro řízení. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 4 540x2 140x2 350 mm. Hmotnost 10 500 kg.

Osádka 4. Pancíř 8–25 mm. Výzbroj kanon 37 mm, 1 kulomet. Československá konstrukce (ČKD Praga TNH) vyráběná v licenci počátkem 2. světové války. Druhá série (SII) z roku 1942 měla motor L603 118 kW (160 k), 8 470 cm³, pancíř 8–50 mm a další vylepšení.

Tank, střední, m/42

Volvo EH série II



Motor osmiválcový vidlicový, 279,5 kW (380 k), vřadu, Volvo A8B, 22 600 cm³, OHV; prostřednictvím převodovky s měničem točivého momentu a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. Celkové rozměry 6 215x2 340x2 585 mm. Hmotnost 22 500 kg.

Osádka 4. Pancíř 9–55 mm. Výzbroj kanon 75 mm, 3 kulomety. Konstrukce Landsverk (Lago), spoluvyráběná firmou Volvo v letech 1943–44, původně (série I) se dvěma motory Scania-Vabis L603, 118 kW (160 k). Motor A8B měl za vzor letecký motor Daimler-Benz s max. výkonem 301,5 kW (410 k).

Samohybná houfnice 105 mm, m/43

Scania-Vabis Sav. 101



Motor šestiválcový, 119 kW (162 k), vřadu, Scania 603/2, 8 470 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní planetové převodovky (Praga/Wilson) poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Celkové rozměry 4 600x2 135x2 300 mm. Hmotnost 12 000 kg.

Vozidlo založené na podvozku lehkého tanku Strv. m/41. Podobný jako Hetzer, ale vyzbrojený houfnicí Bofors 105 mm L/9. Vyráběn v roce 1944. Sav. znamenalo určený pro Stortartillerivapen. V 60. letech bylo mnoho starých vozidel m/41 přepracováno na obrněné transportéry s označením Pbv 301.

ŠVÝCARSKO

Švýcarská vojenská vozidla byla před rokem 1940 téměř všechna civilní, buďto dovážena, nebo (v případě motocyklů, středních a těžkých nákladních vozidel) vyráběná ve Švýcarsku. Civilní nákladní vozidla mohla být v případě potřeby zabavena. Malé množství pásových obrněných bojových vozidel mělo původ v Británii (Vickers) a v Československu (LHT).

Švýcarsko zůstalo ve druhé světové válce neutrální a po válce získalo řadu nadbytečných vozidel Spojenců, hlavně amerických značek Jeep, Dodge, GMC a odtahových vozidel 6x6, ale také Ford CMP. Následně nové koupě zahrnovaly americké Jeepy, britské Land-Rovery, rakouská nákladní vozidla Steyr a Haflinger, německé transportéry VW, Unimog, Henschel 6x6 a další. Pro přepravu obrněných bojových vozidel po silnicích byly zakoupeny tahače Rotinoff/Lomount a Magirus-Deutz. Mezitím začali nová taktická a další vojenská vozidla dodávat také domácí výrobci, firmy Berna, FBW, Mowag a Saurer (viz *Wheels & Tracks*, č. 23). Po roce 1929 se firma Berna postupně spojila s firmou Saurer a obě začaly vyrábět stejná vozidla. Později tyto dva výrobce a FBW pohltila firma Daimler-Benz.

V letech 1946–52 bylo v Československu zakoupeno asi 150 kusů „Hetzerů“. Nesly označení G13 a později dostalo určité množství nový motor Saurer. Z přebytečných zásob Spojenců pocházelo 320 kusů v USA zkonstruovaných univerzálních transportérů T16. Firma Mowag soukromě vyvinula několik kolových a pásových obrněných bojových vozidel, ale švýcarská armáda je nepřijala a zakoupila AMX, tanky Centurion a transportéry série M113. Švýcarsko k nim navíc zavedlo svůj vlastní, první původní tank (Pz. 58), který se sériově vyráběl v 60. letech jako Pz. 61 a 68.

Zajímavá historická sbírka obrněných bojových vozidel je v rukou armády v Thunu a existuje také stále rostoucí skupina soukromých sběratelů vojenských vozidel.

Motocykl, samostatný

Condor A580-1



Motor dvouválcový plochý, 15 kW (20 k), Condor, vzduchem chlazený, 577 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní nouhou řazené převodovky s dvoustupňovým předávním převodem a spojovacím hřídelem poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Trubkový kolébkový rám. Teleskopické odpružení vpředu a vzadu. Zaměnitelná kola s pneumatikami 3,50-19. Rozvor 1 410 mm. Celkové rozměry 2 150x760x1 050 mm. Hmotnost 210 kg.

Vojenská konstrukce zavedená koncem 40. let jako náhrada za modely A680 a A1000. Typ A750 byla varianta s postranním vozíkem.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4

Mowag GW3500



Motor šestiválcový, 67 kW (91 k), Mowag Dodge T137, 3 770 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové předávné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Naviják 35 kN (3,5 tuny). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 600 mm. Celkové rozměry 4 640x2 000x2 380 mm. Hmotnost 2 600 kg.

Univerzální vozidlo 50. let založené na mechanických součástkách Power Wagon firmy Chrysler (Dodge). Plátěná střeška kabiny a zadní část karosérie se sedadly pro 10 (na podběžích kol). Celková hmotnost 3 600 kg.



Nákladní automobil, třičtvrtětunový, 4x4

Mowag GW4500

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

V roce 1950 firma Mowag Motorwagenfabrik z Kreuzlingenu vyrobila své vlastní bezkapotové vozidlo s otevřenou kabinou a integrovanou karoserií, které bylo založené na vozidle Dodge. Armáda ho používala ve formě valníku s našroubovanou, nahofe uzavřenou nástavbou, objevily se však také speciální karoserie s uzavřenou kabinou, např. vozidla velitelská a vozidla civilní obrany. Další měla karoserie pro policii a hasiče. Na přání byl nabízen naviják a závěr zadního diferenciálu. V letech 1951–56 a v roce 1962 bylo vyrobeno 1 668 podvozků. Jako většina švýcarských vojenských nákladních vozidel, měly i tyto podvozky pravostranné řízení.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Dodge T137, šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový s postranními ventily. Zdvihový objem 3 770 cm³. Maximální výkon 67 kW (91 k) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad (od výr. č. 2229 synchronizovaná). Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 5,83:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 11,00-16. Elektrická soustava 12 V (starší modely 6 V). Objem paliva 110 litrů. Tažná síla navijáku 35 kN (3,5 tuny), byl-li namontovaný.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 600 mm. Celková délka 4 740 mm, šířka 2 250 mm, výška 2 650 mm. Světla výška 290 mm. Hmotnost 3 200 kg, celková hmotnost 3 950 kg.

Nahofe: velitelské/spojovací vozidlo. Dole vlevo: sanitní. Dole vpravo: civilní obrana.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2 skříňový

Berna L275



Motor čtyřválcový, 66 kW (90 k), Berna; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Kola s ocelovými paprsky (na obrázku) nebo disková. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor není známý. Celkové rozměry 6 160x2 130x2 700 mm. Hmotnost 3 740 kg.

Podvozek s kabinou civilního typu z konce 30. let používaný armádou nejméně se 2 typy karoserie: valníkem a skříňovou (na obrázku pojízdná temná komora). Valník z roku 1937 byl restaurován Vojenskou společností řidičů v Zugu.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, valník

Berna 2U



Motor čtyřválcový, 48 kW (65 k), Berna R1, 5 320 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem a motorová brzda. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 200 mm. Celkové rozměry 6 700x2 200x 3 000 mm. Hmotnost 4 800 kg.

Tyto civilní podvozky 40. let (také s řízením vpředu vedle motoru) byly ve službě s karoseriemi valníku a integrovanými skříňovými, obojí různých typů. Pozdější modely (2US) měly 59 kW (80 k) vznětový motor objemu 5 820 cm³.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, valník

FBW AM40



Motor čtyřválcový, 46 kW (63 k), FBW, 5 700 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 800x2 180x3 040 mm. Hmotnost 4 830 kg.

Franz Brozinec z Wetzikonu (odtud FBW) začal vyrábět nákladní vozidla v roce 1918 a jeho firma konstruovala hlavně vozidla podle přání zákazníka. Vojenská vozidla vypadala podobně jako modely firem Berna a Saurer. AM40 se vyrábělo od roku 1939 do roku 1945.

Nákladní automobil, třiapůltunový, 4x2, valník

Saurer LC



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), Saurer CR1D, 4 503 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 4 000 mm. Celkové rozměry 6 700x2 200x3 100 mm. Hmotnost 5 000 kg.

Civilní podvozky konce 30. let, z nichž mnohé byly militarizované (chránič chladiče atd.) a vybavené k použití s univerzální vojenskou karosérií s postranicemi. Série LC, zavedená v roce 1936, byla nabízena také s šestiválcovým zážehovým motorem.



Nákladní automobil, dvouapůltunový, 6x6, M6

Saurer 6M

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

AG Adolph Saurer v Arbonu vyvinula v polovině 30. let řadu výborných terénních podvozků s mnoha novými vlastnostmi. Varianty 4x4, 6x6 a 8x8 byly označeny 4M, 6M a 8M (armádou později jako M4, M6 a M8). Civilní kupci je mohli nakupovat v rámci státních podpor. Varianta 4M, s řízením čtyř kol, debutovala v roce 1938 a nejnámější se stala ve formě tahače s motorem vzadu. Model 6M/M6 (vyráběný v letech 1940–48) se objevil s karoseriemi valníkovou a skříňovou. Model 8M/M8 měl navíc jednu přední nápravu.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Saurer CTDM, šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový se zdvihovým objemem 6 755 cm³. Výkon 62,5 kW (85 k) při 1 900 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 8,8:1 (včetně redukci s čelními ozubenými koly). Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Nezávislé zavěšení s výkyvnými polonápravami a propojenými vinutými pružinami. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 90 litrů. Naviják 60 kN (6 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 800 (rozvor zadních náprav 1 100) mm. Celková délka 5 460 mm, šířka 2 000 mm, výška 3 050 mm. Světla výška 440 mm. Hmotnost 6 870 kg, celková hmotnost 9 370 kg.

Nahoře: valník/tahač. Dole vlevo: prototyp 4M (1938). Dole vpravo: spojovací dodávkový automobil.



Nákladní automobil, čtyřiapůltunový, 4x2, valník

Saurer 3CT1D



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Saurer 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Svislý naviják. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry 7 820x2 200x3 080 mm. Hmotnost 5 600 kg.

Ve výrobě v letech 1940–42 jako valník s celkovou hmotností 10 100 kg. Maximální rychlost 58 km/h. Převážná kapacita 2 + 32 osoby. Podobně vypadající „pětikunku“ vyráběla od roku 1941 do roku 1948 firma FBW (model AS46).

Nákladní automobil, pětitunový, 4x2, valník

Saurer 5BLD



Motor šestiválcový, 70 kW (95 k), Saurer LD, 8 553 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s pneumatickým posilovačem a motorovou brzdou. Pérování listovými pery. Pneumatiky (40x8) nebo obruče na kovových paprskových kolech, vzadu dvojité. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry asi 7 900x2 200x3 000 mm. Hmotnost 6 250 kg.

Vojenská verze typického švýcarského civilního nákladního vozidla s polootevřenou kabinou a karoserií valníku/osobní s pevnými bočnicemi. Vyráběla se počátkem a v polovině 30. let.

Nákladní automobil, pětitunový, 4x2, valník

Saurer 4CT1D



Motor šestiválcový, 75 kW (102 k), Saurer 7 980 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Svislý naviják. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 500 mm. Celkové rozměry 7 800x2 200x3 050 mm. Hmotnost 5 750 kg.

Vozidlo dodávané švýcarské armádě v letech 1938–42. Celková hmotnost 10 750 kg. Karoserie s pevnými bočnicemi a plachtou velikosti 4 500x2 000x1 750 mm. Převážná kapacita 2 + 32 osoby.

Nákladní automobil, sedmitunový, 6x4, štábní skříňový

FBW 60



Motor šestiválcový, 66 kW (90 k), FBW, 8 300 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Pneumatickým posilovačem posilované hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 600 mm. Celkové rozměry asi 8 500x2 250x3 200 mm. Hmotnost asi 7 000 kg.

„Šestikolky“ byly ve švýcarské vojenské službě až do přechodu po 2. světové válce nadbytečných amerických vozidel (GMC, Diamond T atd.), vzácné. Toto FBW z roku 1938 se zachovalo. Vznětový motor byl na pfání. Existovaly také varianty 4x2.

Nákladní automobil, třípůltunový, 4x4, spojovací skříňový

Berna 2UM



Motor čtyřválcový, 55 kW (75 k), Berna CR2D, 5 817 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Naviják 60 kN (6 tun), byl-li namontován. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 6 750x2 200x3 200 mm. Hmotnost 7 900 kg.

Podvozky poloviny 50. let byly vyráběné také jako Saurer 2CM a používané s valníkem a různými typy skříňových karoserií. Vzhledově podobný 4CM, ale menší přední náboje kol.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x4, valník

FBW AX40



Motor šestiválcový, 84,5 kW (115 k), FBW DX50, 8 553 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Zadní díl. se závěrem. Planetová převodová redukce v nábojích předních kol. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pneumatiky 10,00-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 6 440x2 220x3 120 mm. Hmotnost 7 050 kg.

Vozidlo vyráběné v letech 1952-59 a podobné modelu Berna 4UM/Saurer 4CM. Firma FBW vyráběla také třípůltunovou (střední) variantu, která se v mnoha maličkostech lišila (byla podobná modelu Berna 2UM/Saurer 2CM).

Nákladní automobil, pětítunový, 4x4, spojovací skříňový

FBW AX40



Motor šestiválcový, 84,5 kW (115 k), FBW DX50, 8 553 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Zadní díl. se závěrem. Redukce předních rozvodů kol. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Pneumatiky 10,00-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 7 200x2 350x3 400 mm. Hmotnost 9 850 kg.

Vozidlo založené na těžkých terénních podvozcích 50. let. Toto Einsatzzentrale 58 se vyrábělo až do poloviny 60. let s integrovanou karoserií. Všimněte si kompletních dveří.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x4, sklápěcí

Saurer 5CM



Motor šestiválcový, 88 kW (120 k), Saurer CT2D, 8 725 cm³, vznětový; prostřednictvím dvourozsahové osmirychlostní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Zadní díl. se závěrem. Planetová redukce předních rozvodů kol. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérování listovými pery. Vzadu naviják 60 kN (6 tun). Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 400 mm. Celkové rozměry 6 380x2 300x2 800 mm. Hmotnost 7 900 kg.

Těžší verze 4CM s odlišnou převodovkou, vyšší celkovou hmotností atd. Prototypy podvozků rovněž jako 6x6. Model Berna 5UM byl stejný.



Nákladní automobil, pětítunový, 4x4

Saurer 4CM/Berna 4UM

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tyto podvozky těžkých terénních vozidel se vyráběly po celá 50. léta a byly nabízeny také civilním zákazníkům. Vyráběly je firmy Saurer a Berna podle stejných specifikací. Firma FBW vyráběla podobná, ale nikoliv stejná vozidla. Dalšími podobnými modely byly Saurer/Berna třiapůltunové a šestitunové vozidlo 4x4. Ve své nejběžnější podobě měla vozidla polouzavřenou kabinu (s polovičními dveřmi) a plachtou zakrytou karoserii se sklopnými bočnicemi a sedačkami pro 30 osob. Varianty zahrnovaly sklápěčky a podpůrná vozidla. Některá měla kompletní dveře.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Berna CT2D, šestiválcový vznětový se zdvihovým objemem 8 725 cm³. Výkon 88 kW (120 k) při 1 800 ot/min. Dvoulamelová suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 9,27:1. Planetové redukce v nábojích předních kol. Vzadu dif. se závěrem. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem a motorovou brzdou. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 10,00-20. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 160 litrů. Naviják 60 kN (6 tun).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 400 mm. Celková délka 6 420 mm, šířka 2 200 mm, výška 3 150 mm. Světla výška 280 mm. Hmotnost 7 000 kg, celková hmotnost 12 000 kg.

Nahoře: valník Saurer 4CM. *Dole vlevo:* 4CM s kompletními dveřmi. *Dole vpravo:* podpůrné vozidlo 4CM.



Nákladní automobil, třípůltunový, 8x8, valník/tahač, M8

Saurer 8M



Motor šestiválcový, 73,5 kW (100 k), Saurer CT1DM, 7 983 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní hlavní převodovky (s rychloběhem) a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Samosvorné diferenciály na všech nápravách kromě druhé. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem a motorová brzda. Nezávislé odpružení s propojenými vlnutými pružinami. Naviják 50 kN (5 tun). Pneumatiky 9,00-20. Rozvor 2 675 (rozvor zadních náprav 1 100) mm. Celkové rozměry 5 880x2 000x3 050 mm. Hmotnost 7 400 kg.

Model 8M, vyvinutý z 6M 6x6, byl vyráběn v letech 1943–45. Celková výroba obou modelů dosáhla 166 ks. Používal se k tažení těžkých děl.

Tahač, 4x2, dělostřelecký

Berna T5g



Motor čtyřválcový, 55 kW (75 k), Berna, 8 340 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a čelního ozubeného kola poháněná zadní kola. Mechanické brzdy pouze na zadních kolech. Pérování příčnými listovými péry vpředu. Zadní kola s připevněnými záběrovými destičkami. Plně obruče. Vozu svislý naviják. Rozvor 2 900 mm. Celkové rozměry 4 600x1 820x2 490 mm. Hmotnost 5 500 kg.

Tento traktor, vyráběn v roce 1932, měl maximální rychlost na silnici 40 km/h. Podobné stroje v 1. světové válce vyráběly obě firmy Berna i Saurer.

Tahač, 4x2, pěchotní

Bührer BD4



Motor čtyřválcový, 40,5 kW (55 k), Bührer, 3 927 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Bez odpružení. Přední náprava otočná uprostřed. Pneumatiky. Rozvor 2 000 mm. Celkové rozměry 3 000x1 700x1 670 mm. Hmotnost 2 250 kg.

Militarizovaný průmyslový traktor z konce 40. let, který používala pěchota k tažení přívěsů se zavazadly apod. Maximální rychlost 22 km/h. Průměrná spotřeba paliva 30 l/100 km.

Tahač, 4x2, pěchotní

Hürlimann D200



Motor čtyřválcový, 33 kW (45 k), Hürlimann, 4 021 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Bez odpružení. Přední náprava otočná uprostřed. Pneumatiky vzadu 11,25-24. Rozvor 1 780 mm. Celkové rozměry 2 890x1 620x1 520 mm. Hmotnost 2 270 kg.

Stejně jako Bührer BD4 a Vevey 560 byl i tento tahač v letech 1948/49 používán pěchotou k tažení přívěsů se zavazadly apod. Firma Vevey vyráběla také letištní tahače.



Tahač, 4x4, dělostřelecký, M4

Saurer 4MH

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento tahač přivěsů a vůz pro přepravu osob zavedený v roce 1946 byl oficiálně klasifikovaný jako jedena-
půltunové terénní vozidlo. Tahač byl odvozen od před-
válečného modelu 4M, ale motor měl vzadu. Na obou
stranách byla 3 sedadla a mezi nimi byl prostor pro
munici a výstroj. V roce 1952 se objevil upravený mo-
del se sklopnými bočnicemi a dvěma lavicemi pro
4 osoby napříč. Tento model mohl přepravovat
2 250 kg a měl vznětový motor CR2DM s velkým vr-
táním a výkonem 55 kW (75 k). Armáda vozidla nazý-
vala M4, model 1946, respektive M4, model 1952.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Saurer CRIDM, čtyřválcový vznětový se zdvi-
hovým objemem 5 322 cm³. Výkon 51,5 kW (70 k) při
1 900 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka
5 stupňů vpřed, 1 vzad (s rychloběhem). Přídavná pře-
vodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu.
Stálý převod nápravy 8,88:1 (včetně čelných ozube-
ných kol rozvodů). Samosvorný zadní diferenciál.
Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem.
Zavěšení s výkyvnými polonápravami a propojenými
vinutými pružinami. Pneumatiky 9,00-20. Elektrická
soustava 24 V. Objem paliva 70 litrů. Naviják 25 kN
(2,5 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 900 mm. Celková délka 5 160 mm, šířka
1 950 mm, výška 2 200 mm. Světla výška 370 mm.
Hmotnost 4 290 kg, celková hmotnost 6 290 kg.

Nahoře: 4MH/M4, model 1946. Dole: 4MH/M4, model
1952.



Vozidlo, cvičné, 4x4

Mowag Pz.Attr.



Motor šestiválcový, 67 kW (91 k), vzadu, Dodge T137, 3 770 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pěrování listovými péry. Velikost pneumatik 11,00-16. Rozvor 2 400 mm. Celkové rozměry 4 000x2 060x1 950 mm. Hmotnost 4 600 kg.

Vozidlo známé jako Panzeratrasse. Šlo o účelově vyrobenou „maketu tanku“ pro výcvikové účely. Výroba probíhala v období let 1954–62. Vozidla měla osádku 2 osoby a mohla přepravovat dalších 6 osob nahore.

Transportér, obrněný, osobní, 4x4

Mowag MR8-01



Motor osmiválcový vidlicový, 131 kW (178 k), vzadu, Chrysler 318, 5 208 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Pěrování listovými péry. Řízení 4 kol. Velikost pneumatik 10,00-20. Rozvor 2 600 mm. Celkové rozměry 5 310x2 200x2 200, resp. 1 880 mm. Hmotnost 7 400 kg.

Jedno z obrněných vozidel firmy Mowag, postavené v prototypu koncem 50. let, jehož výrobní licence byla prodána do zahraničí, v tomto případě německé firmě Henschel. Osádka 1 + 6. Pancíř 6–12 mm.

Transportér, obrněný, osobní, pásový

Mowag Pirat



Motor osmiválcový vidlicový, 176,5 kW (240 k), Chrysler, 6 423 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení se zkrutnou tyčí. 4 vratné vodící kladky. Celkové rozměry 5 525x2 400x2 050 (1 830) mm. Hmotnost 12 700 kg.

Jedno z několika pásových obrněných vozidel vyvinutých firmou Mowag v 50. a 60. letech, k ostatním patřily typy Tornado, Taifun a Gepar. Pirat licenčně vyráběla v roce 1962 firma Henschel jako HMK12, s motorem 235 kW (320 k). Osádka 1 + 11.

Tank, střední, Pz. 58

EKW (K+W)



Motor osmiválcový vidlicový, 463 kW (630 k), vzadu, MTU MB837, 29 900 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní poloautomatické převodovky a systému řízení dvou diferenciálů poháněná zadní hnací kola. Nezávislé odpružení pružinami Belleville. 3 vratné vodící kladky. Celkové rozměry 9 450 (6 550)x3 010x2 630 (1 500) mm. Hmotnost 35 000 kg.

Vlastní konstrukce počátku 50. let. Tank Pz. 58 byl vyráběn v roce 1958, následoval ho Pz. 61 s kanonem 105 mm (proti 90 mm). Celková výroba, včetně vylepšeného Pz. 68, přesáhla 300 ks.

VELKÁ BRITÁNIE

Britové dokázali v meziválečném období, i přes nedostatek finančních prostředků a za spolupráce různých stran, vyrobit značné množství vozidel vojenského vzhledu. Ve 20. letech byla Ministerstvem války a automobilovým průmyslem vyvinuta řada jedenapůltunových a třítunových podvozků 6x4. Civilní uživatelé nalákali k jejich koupi systém dotací, který pomohl početnosti modelů. Ve 30. letech byl vyvinut všudypřítomný třičtvrtětunový podvozek, který používal mechanické části těžších civilních vozidel, což zajišťovalo odolnost a pohotovost zásobování náhradními díly. Vyráběla se také vozidla 4x4, zvláště pro tažení děl, ale v této roli pomáhaly také těžší a větší typy 6x4, a dokonce i některá pásová vozidla. Spolu s upravenými civilními modely bylo zakoupeno i značné množství těchto vozidel. Mnohá z nich, spolu s obrněnými automobily několika typů, sloužila britským jednotkám na Blízkém východě, v Indii a na jiných místech; další byla vyvezena do celého světa, zvláště do zemí Britského společenství národů.

Při evakuaci z Dunkerku v květnu/červnu 1940 byla na místě ponechána velká část britského vozového parku a průmysl se snažil všemi silami tyto ztráty nahradit. Doplnění výroby se zúčastnil kanadský průmysl, který vyrobil řadu typů navržených na základě britských požadavků a tisíce vozidel bylo zakoupeno ve Spojených státech. Později, na základě dohody o půjčce a pronájmu, byla dodána mnohá vozidla amerického vojenského typu, počínaje Jeepy a nákladními vozy, konče obrněnými bojovými vozidly mnoha druhů. Navíc zde byla takzvaná vozidla „z francouzské objednávky“; když byla Francie v roce 1940 poražena Německem, mnoho tisíc vozidel, objednaných Francií ve Spojených státech, bylo na cestě nebo ještě nebylo odesláno a většina z nich, ne-li všechna, byla přesměrována do Británie. Na druhé straně, mnoho britských vozidel – včetně obrněných bojových vozidel – bylo dodáno Spojencům, včetně Sovětského svazu. Také americké síly v Británii používaly od roku 1942 mnoho v Británii vyrobených vozidel (např. sanitní); tato vozidla byla dodávána na základě takzvané obrácené dohody o půjčce a pronájmu.

Když začala v září 1939 válka, britské Ministerstvo války vlastnilo celkem asi 85 000 vozidel, včetně více než 26 000 zabavených kusů. V tomto množství bylo také asi 21 500 motocyklů a mnoho přívěsů. V den vítězství bylo toto množství řádově jeden a čtvrt milionu, a to bez obrněných bojových vozidel.

Tato vozidla, používaná britskými jednotkami, byla rozdělena do následujících kategorií:

- (a) vozidla armádní „A“, „B“, „C“ a RASC (WO, Ministerstva války),
- (b) vozidla Královského letectva (RAF) (AM, Ministerstva letectví),
- (c) vozidla Královského námořnictva (RN) (Admirality).

Vozidla „A“. Tato kategorie zahrnovala všechna obrněná bojová vozidla, kolová a pásová: průzkumné automobily, obrněná auta, pásové transportéry, vyloďovací obojživelná vozidla, tanky a jejich odvozeniny (např. samohybná děla, obrněné transportéry, obrněná vyprošťovací vozidla, vyprošťovací vozidla). Výjimky zahrnovaly lehké průzkumné automobily, americká kolopásová vozidla a obrněná nákladní vozidla.

Vozidla „B“. V této skupině byly motocykly, automobily (včetně dodávkových a lehkých průzkumných automobilů), sanitní automobily, obojživelná vozidla (kromě vyloďovacích), nákladní vozidla všech typů, přepravníky tanků, tahače děl, odtahová a demoliční vozidla, podvozky děl, přívěsy.

Vozidla „C“. Účelová vozidla používaná hlavně Královskými ženisty (RE, neboli „sapéry“), např. pojízdné jeřáby (kromě těch na podvozcích nákladních vozidel), zemní stroje (bagry, buldozery atd.), sklápěcí vozidla a tahače průmyslového typu. Tato klasifikace byla zavedena později než předchozí dvě, vozidla „C“ se však stala časem početnější.

Vozidla RASC. Před druhou světovou válkou byly jednotky Královských armádních služeb největším uživatelem motorových vozidel v britské armádě. RASC byly zodpovědné za všechna vozidla „druhé linie“, včetně sanitních a požárních vozů; ta byla nazývána „vozidly RASC“. Královské armádní skladovací jednotky (RAOC) byly zodpovědné za vozidla „první linie“ – včetně obrněných bojových vozidel – armádních operačních jednotek. Obrovský nárůst vojenské mechanizace v prv-

ních letech války vyžadoval reorganizaci dodávek vozidel, údržby a oprav. Od roku 1942 byla proto všechna „vozidla RASC“ zahrnuta do klasifikace „B“. Zásobovací organizací všech typů vozidel Královských elektromechanických inženýrů (REME), kteří zajišťovali veškerou elektrickou a mechanickou údržbu v armádě, opravy a rekonstrukce, se stalo nově vytvořené Ministerstvo zásobování (MoS). RAOC se staly výhradním dodavatelem vozidel, jejich velení bylo v hlavním skladu (Centrálním ordonančním skladu) v Chilwell v Nottinghamshire.

Vozidla RAF. Ministerstvo letectví se staralo o dodávky a vývoj vozidel pro Královské letectvo až do počátku roku 1941, pak začala úzká spolupráce s Ministerstvem války. Před tímto datem RAF (původně RFC) vlastnilo vlastní typy vozidel, které byly obvykle jiného typu, než používaly jiné části armády. Příkladem byla vozidla Albion AM463 a některé modely Crossley, Dennis a Ford (son). Po rozpoutání druhé světové války získalo RAF mnoho vozidel používaných také armádou, včetně kanadských a amerických typů z programu půjčky a pronájmu. Téměř výhradně RAF používalo vozidla Ford WOT1 a Crossley 4x4; šlo o standardizované podvozky RAF používané pro montáž velmi různorodých nákladních a specializovaných karoserií. V žargonu RAF se nákladnímu vozidlu říkalo Tendr (nebo Van, šlo-li o užitečný náklad menší než 1 tuna). Speciální vybavení a vozidla pro zvláštní účely byly označovány jako „technické typy A“. Od roku 1935 do roku 1965 vzrostl vozový park RAF z 2 000 na 22 000 vozidel, i když v průběhu druhé světové války jich bylo ve službě přes 100 000 kusů.

Vozidla RN. Královské námořnictvo používalo poměrně málo vozidel a většinu z nich tvořily civilní typy pouze s malými úpravami. Karoserie odpovídaly požadavkům RN. Ke zvláštním typům patřila muniční vozidla a návěsy pro dopravu torpéd.

Mezi válkami byla britská vojenská vozidla vybavena poznávacími značkami civilního stylu, ale v průběhu 30. let bylo označení nahrazováno (a v průběhu druhé světové války nahrazeno) novým systémem značení. Tato registrační čísla byla na obou stranách kapoty nebo kabiny a vzadu na karoserii nebo na obdobných místech. Čísla na armádních vozidlech byla známá jako WD, neboli sčítací čísla, byla obvykle bílá, 90 mm (3,5 in) vysoká a jako jejich předpona bylo písmeno označující typ vozidla:



Válečná konstrukční řešení inspirovaná cizími vozidly, která se však nevyvířela ve velkém množství, zahrnovala standard

254 kg (5 cwt), 762 kg (15 cwt) 4x4 firmy Austin, kolopásový Tractat firmy Bedford a Neptune od firmy Nuffield.

A sanitní	P obojživelné
C motocykly	S samohybné podvozky
F obrněná a průzkumná auta	T transportéry, tanky
H tahače (včetně nehodových)	V dodávkové automobily (RASC)
L nákladní vozidla jedno- a vícetunová	X všechny typy přívěsů
M automobily (včetně lehkých dodávkových)	Z nákladní vozidla s užitčným nákladem pod 1 tunu

RAF a RN měly své vlastní číselné systémy s písmeny RAF a RN. Písmena RN byla napsána před nebo za číslem.

Od roku 1949/50 byla všechna vozidla ve službě číslována nyní známým systémem dvou číslic, dvou písmen, dvou číslic. Pouze Královské námořnictvo (a námořní pěchota) používalo stále čtyřmístná čísla s písmeny RN před nebo za nimi. Nová vozidla byla samozřejmě vybavena novými registračními čísly, kde písmena AA–AY byla rezervována pro RAF a písmena RN pro námořnictvo a námořní pěchotu. Armádní vozidla z druhé světové války dostala čísla s písmeny od konce abecedy.

Po roce 1945 bylo mnoho nadbytečných vozidel předáno do jiných zemí Spojených národů; jiná vozidla byla demobilizována a prodána v aukcích civilním uživatelům. V několika následujících letech byla objednána první nová vozidla, hlavně civilních typů. Navrhovaly se a stavěly v prototypu také nové taktické typy. Mnohé z nich byly v 50. letech zařazeny do sériové výroby. Taktické typy patřily do dvou tříd: GS a CT. Typy GS byla upravená civilní vozidla s pohonem všech kol a dalšími speciálními vlastnostmi specifikovanými vojenskými úřady. Vozidla CT byla státem navržené konstrukce, vyvíjené ve spolupráci s automobilovým průmyslem; byla poháněna zážehovými motory Rolls Royce série B se čtyřmi, šesti nebo osmi válci, podle jejich využití. Šlo o pokrokové motory. Několik z těchto typů CT se rovněž dostalo do sériové výroby, byly však velmi drahé a výroba byla zastavena, když se zjistilo, že i typy GS vyhovovaly požadavkům, byly při nákupu i pro údržbu daleko levnější, snadnější se opravovaly a obecně se také jednodušeji ovládaly. Příklady všech těchto kategorií naleznete na následujících stránkách.

Vedle běžných vozidel měli Britové ve druhé světové válce velký arzenál obrněných bojových vozidel. V letech 1939–41 se objevilo mnoho kolových typů, ale pouze několik se jich vyrobilo ve větším množství: průzkumné automobily 4x4 Daimler a Humber (tj. Rootes), průzkumná auta Humber a Morris a obrněná vozidla opět od firmy Daimler a Humber, těžké typy od firmy AEC. Sériově se vyráběl také pásový transportér. Některé britské tanky byly vyvinuty z předválečných konstrukcí, ale existovaly také výjimky, jako například Churchill a – bohužel příliš pozdě, aby se dostaly do aktivní služby – tanky Centurion. „Cent“ se však stal pilířem poválečné armády a byl vyvíjen a vylepšován v mnoha provedeních. Vedle svých vlastních tanků využívali Britové značné množství Američany zkonstruovaných lehkých a středních tanků dodaných v rámci dohody o půjčce a pronájmu. V průběhu druhé světové války dosáhla domácí výroba tanků téměř 25 000 kusů.

V 50. letech byla kolová obrněná vozidla z větší části nahrazena novými konstrukčními řešeními 4x4 a 6x6, příkladem jsou Ferret a Saladin a z nich odvozené. Všechna tato vozidla se používala v Británii i v zahraničí (i jinými státy), mnohá až do poloviny 80. let.

Mnohá historická britská vojenská vozidla byla zachráněna, restaurována a zachována potomkům. Sdružení vojenských vozidel (Military Vehicles Trust, dříve MVCG) a další organizace se starají o jejich majitele ve Velké Británii i za mořem, existují také prvotřídní oficiální i soukromé sbírky, vynikajícími příklady jsou Tankové muzeum v Bovingtonu a sbírka Budge Military Collection v East Retfordu (viz *Wheels & Tracks*, zvláště č. 6 a 22).

Motocykl, skládací

Excelsior Welbike Mk II



Jednoválcový motor 1,1 kW (1,5 bhp), vzduchem chlazený, dvoudobý Villiers Junior, 98 cm³; prostřednictvím suché kotoučové spojky a řetězu přímo poháněné zadní kolo. Mechanická brzda pro zadní kolo. Sloupek řízení, řídítka a skládací sedadlo. Pneumatiky 12,5x2,25. Rozvor 1 003 mm (39,5 in). Celkové rozměry 1 321x559x787 mm (52x22x31 in), zmenšitelné na 1 295x305x381 mm (51x12x15 in). Hmotnost 32 kg (70 lb).

Od konce roku 1942 bylo vyrobeno 3 840 ks „paraskútrů“ (viz *Wheels & Tracks*, č. 3), shazovaných ve válcovitém kontejneru. Model Brockhouse Corgi byl hodně upravenou poválečnou verzí.

Motocykl, samostatný, lehký

James ML



Jednoválcový motor 2,4 kW (3,2 bhp), vzduchem chlazený, dvoudobý Villiers 90, 122 cm³; prostřednictvím čtyřchlostní, rukou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 2,75-19. Rozvor 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 1 854x406 (složené)x 889 mm (74x16x34). Hmotnost 71 kg (157 lb).

Populárně známý jako „Clockwork Mouse“ (hodinářská myš). Skládací řídítka a stupečky. V letech 1942–44 bylo vyrobeno 6 040 ks. Na obrázku je restaurovaný kus.

Motocykl, samostatný, lehký

Royal Enfield WD/RE

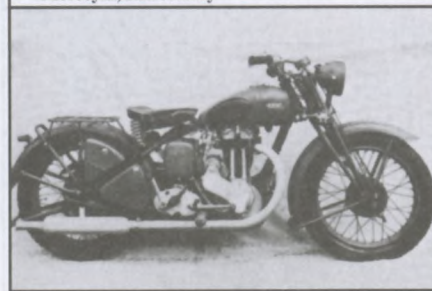


Jednoválcový motor 1,9 kW (2,6 bhp), vzduchem chlazený, dvoudobý Royal Enfield, 125 cm³; prostřednictvím čtyřchlostní, rukou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s pryžovým odpružením. Pneumatiky 2,50 nebo 2,75-19. Rozvor 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 1 880x406 (složené)x864 mm (74x16x34 in). Hmotnost 62 kg (137 lb).

V letech 1942–44 bylo vyrobeno téměř 8 000 ks „Flying Flea“ (létající blecha) firmy Enfield. Stejně jako James ML se dal lehce ovládat. Okopírovány podle DKW RT125 (kromě motoru).

Motocykl, samostatný

Ariel W/NG

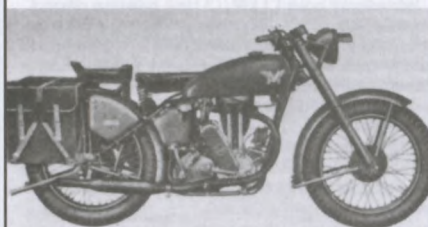


Jednoválcový motor 9,5 kW (12,8 bhp), Ariel, vzduchem chlazený, 348 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřchlostní, nohou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 2 134x762x1 067 mm (84x30x42 in). Hmotnost 171 kg (376 lb).

Motocykl ve velkém množství vyráběn od roku 1940 až do roku 1944, hlavně pro armádu a námořnictvo, ale také pro Spojence.

Motocykl, samostatný

Matchless G3L

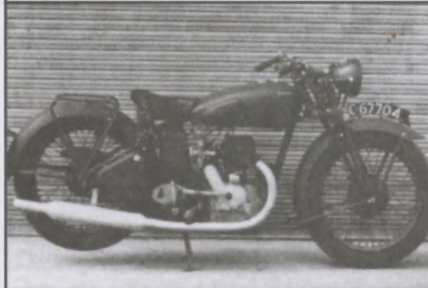


Jednoválcový motor 11,9 kW (16 bhp), Matchless, vzduchem chlazený, 347 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu pohaněné zadní kolo. Osvětlení Lucas nebo Miller. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice „Teledraulic“. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 295 mm (51 in). Celkové rozměry 2 096x762x 1 041 mm (82,5x30x41 in). Hmotnost 149 kg (328 lb).

V letech 1941–45 bylo vyrobeno více než 63 000 ks, pak výroba pokračovala jako civilní model G3 Clubman. Válečný vojenský model G3 měl přední vidlici příhradového typu a mnoho malých rozdílů.

Motocykl, samostatný

Royal Enfield WD/C

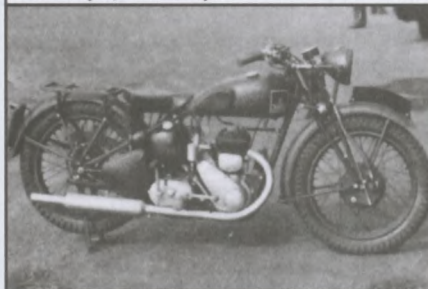


Jednoválcový motor 7,1 kW (9,5 bhp), Royal Enfield, vzduchem chlazený, 346 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu pohaněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 2 159x737x965 mm (85x29x38 in). Hmotnost 160 kg (353 lb).

Motocykl vyráběn od roku 1940, ale postupně nahrazovaný typem 10 kW (13,5 bhp) OHV (modely WD/CO a WD/CO/B, které měly převodovku Burman).

Motocykl, samostatný

Triumph 3SW

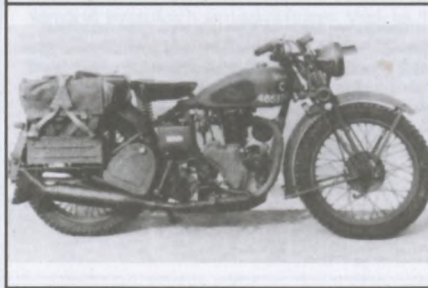


Jednoválcový motor 7,5 kW (10 bhp), Triumph, vzduchem chlazený, 343 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu pohaněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 334 mm (52,5 in). Celkové rozměry 2 057x762x 1 016 mm (81x30x 40 in). Hmotnost 161 kg (355 lb).

Motocykl zavedený v roce 1937. V průběhu 2. světové války také s motorem OHV (model 3HW) a jako 500 cm³, SV 5SW. Model 3TW byl speciální odlehčenou variantou.

Motocykl, samostatný

Velocette MAF

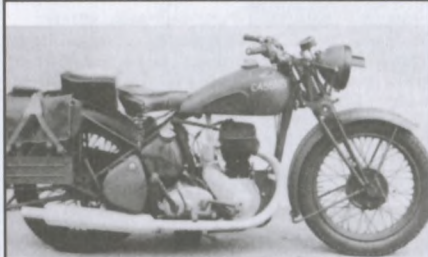


Jednoválcový motor 11,1 kW (14,9 bhp), Velocette, vzduchem chlazený, 349 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu pohaněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 2 159x711x965 mm (85x28x38 in). Hmotnost 154 kg (340 lb).

Pro armádu a RAF bylo vyrobeno asi 950 ks. Šlo o militarizovanou verzi civilního Velocette MAC, kterých bylo armádě dodáno více než 1 200 ks.

Motocykl, samostatný

BSA M20

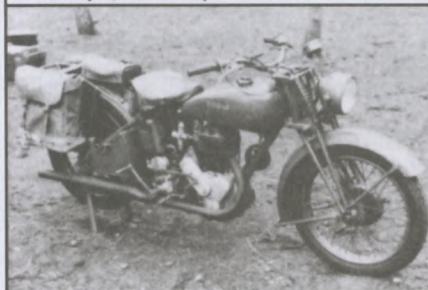


Jednoválcový motor 8,9 kW (12 bhp), BSA, vzduchem chlazený, 496 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 2 184x737x991 mm (86x29x39 in). Hmotnost 178 kg (392 lb).

Známý také jako WM20. Firma BSA (British Small Arms) během 2. světové války dodala 126 334 motocyklů, většinou M20, ale také několik modelů (W)B30, 350 cm³, OHV.

Motocykl, samostatný

Norton 16H

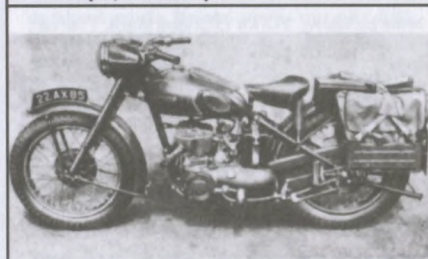


Jednoválcový motor 8,9 kW (12 bhp), Norton, vzduchem chlazený, 490 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová s tlačnou pružinou. Pneumatiky 3,25-19. Rozvor 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 2 172x762x9 906 mm (85,5x30x x39 in). Hmotnost 176 kg (388 lb).

V průběhu 2. světové války vyrobila firma Norton přes 100 000 ks motocyklů a model 16H byl nejpočetnější. Tyto motocykly používala většina jednotek, včetně RAF (také s postranním vozíkem).

Motocykl, samostatný

Triumph TRW Mk 1



Motor dvouválcový, 12,5 kW (16,8 bhp), Triumph, vzduchem chlazený, 499 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní, nohou řazené převodovky a řetězu poháněné zadní kolo. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední teleskopická vidlice. Pneumatiky 3,25-19 vpředu, 4,00-10 vzadu. Rozvor 1 346 mm (53 in), celkové rozměry 2 096x724x1 041 mm (82,5x28,5x41 in). Hmotnost 170 kg (375 lb).

Vyráběn v 50. letech pro britské (na obr. RAF) a kanadské jednotky. Mk 2 byl podobný, hlavní rozdíl představovala litinová hlava válce.

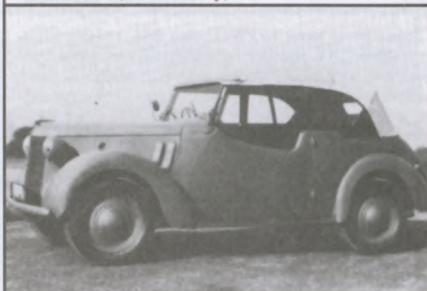
Motocykl s postranním vozíkem, 3x2

Norton 633 Model č. 1



Jednoválcový motor 10,8 kW (14,5 bhp), vzduchem chlazený, Norton Big Four, 633 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní, nohou řazené převodovky, řetězu a hřídele (odpojitelný hřídel kola vozíku) poháněné zadní kolo a kolo vozíku. Mechanické brzdy. Pevný trubkový rám. Přední vidlice paralelogramová. Pneumatiky 4,00-18. Rozvor 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 2 184x1 689x1 168 mm (86x66,5x46 in). Hmotnost 308 kg (679 lb).

Odvozený od zkušebního stroje 30. let. Vzadu skříň pro munici. Celkem bylo vyrobeno 4 737 ks (na základě 9 objednávek). Z větší části ve službě nahrazený Jeepem.

Automobil, dvoumístný, 4x2**Austin 8 HP série AP**

Motor čtyřválcový, 17,5 kW (23,5 bhp), Austin, 900 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy (Girling). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 5,00-16. Rozvor 2 261 mm (89 in). Celkové rozměry 3 708x1 397x1 575 mm, min. výška 1 270 mm (146x55x62, min. výška 50 in). Hmotnost 231 kg (510 lb).

Militarizovaný cestovní model z roku 1939 se svislou maskou chladiče místo vodorovné. Sklopné čelní okno. Úložný prostor vzadu za sedadlem. Bylo vyrobeno asi 9 500 ks.

Automobil, lehký dodávkový, 4x2**Austin 10 HP série G/YG**

Motor čtyřválcový, 22,5 kW (29,5 bhp), Austin, 1 230 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy (Girling). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 375 mm (93,5 in). Celkové rozměry 3 962x1 600x1 981 mm (156x63x78 in). Hmotnost 1 016 kg (2 240 lb).

Odvozený od limuzíny 10 HP, v průběhu 2. světové války pro britské a spojenecké jednotky vyráběný ve velkém množství. Na obrázku je model z roku 1943 (s jednoduchou plachtou). Armáda používala také standardní limuzínu.

Automobil, lehký dodávkový, 4x2**Morris 10 HP série M**

Motor čtyřválcový, 27,8 kW (37,2 bhp), Morris, 1 140 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,16-16. Rozvor 2 388 mm (94 in). Celkové rozměry 4 089x1 524x1 930 mm (161x60x76 in). Hmotnost 1 109 kg (2 435 lb).

Zkonstruovaný na základě civilní limuzíny 10 HP z roku 1939. Oba modely měly svařovanou konstrukci karoserie na rámu. Pozdější modely měly drátěnou masku chladiče a jednoduchou plachtu. Na základě 5 objednávek bylo vyrobeno více než 8 000 ks. Viz *Wheels & Tracks*, č. 25.

Automobil, lehký dodávkový, 4x2**Standard 12 HP série UV**

Motor čtyřválcový, 33 kW (44 bhp), Standard, 1 609 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 743 mm (108 in). Celkové rozměry 4 216x1 626x2 032 mm (166x64x80 in). Hmotnost 1 179 kg (2 600 lb).

Militarizovaný standardní podvozek Flying Twelve s tuhou přední nápravou. Starší typy dodávané RAF měly nezávislé přední odpružení (s listovým příčným párem) a civilní typ maskou chladiče.



Automobil, lehký dodávkový, 4x2

Hillman 10 HP

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Jeden z nejpočetnějších válečných „Tillies“, model založený na typu Hillman Minx se objevil v šesti typech, které se všechny lišily drobnostmi. Šlo o dvoumístný typ karoserie pick-up s otevřenou zadní kabinou. Plachta ležela na třech žebrech. Některá auta měla v zadu sklopná sedadla. Poslední výrobní typy měly drátěnou masku chladiče. Vozidlo se vyrábělo také jako skříňové dodávkové a dodávkové se žebříkem, obě v letech 1941/42 pro RAF. Existovaly také jednoduché limuzíny používané jako štábní automobily.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Hillman s postranními ventily. Zdvihový objem 1 185 cm³. Maximální výkon 22 kW (30 bhp) při 4 100 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohod zadních kol. Stálý převod nápravy 6,57:1 (modely pozdější výroby 5,37:1). Mechanické brzdy. Konstrukce karoserie na rámu. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 6,00-16 (pozdější modely 5,00-16). Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 36,4 litru (8 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 337 mm (92 in). Celková délka 3 838 mm (151 in), šířka 1 600 mm (63 in), výška 1 905 mm (75 in). Světla výška 191 mm (7,5 in). Hmotnost 1 066 kg (2 350 lb), celková hmotnost 1 474 kg (3 250 lb).

Nahoře: lehký dodávkový Mk 1. *Dole vlevo:* skříňový dodávkový. *Dole vpravo:* dodávkový se žebříkem.



Automobil, čtyřmístný, 4x2, limuzína

Standard 10 HP série BC



Motor čtyřválcový, 27 kW (36 bhp), Standard, 1 260 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 5,00-16. Rozvor 2 286 mm (90 in). Celkové rozměry 3 860x1 473x1 575 mm (152x58x62 in). Hmotnost 914 kg (2 015 lb).

Militarizovaná limuzína s odsouvací střešou, pro RAF bylo počátkem války vyrobeno 150 ks. Existoval také s lehkou dodávkovou karoserií. K dalším limuzínám 10 HP patřily modely firem Austin, Ford a Hillman.

Automobil, čtyřmístný, 4x2, limuzína

Vauxhall 14 HP série JI



Motor šestiválcový, 36 kW (48 bhp), Vauxhall, 1 781 cm³, OHV; prostřednictvím třírychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení se zkrutnými tyčemi, vzadu listová péra. Velikost pneumatik 5,75-16. Rozvor 2 667 mm (105 in). Celkové rozměry 4 293x1 626x1 600 mm (169x64x63 in). Hmotnost 1 118 kg (2 465 lb).

V letech 1939–43 se vyráběl pro RAF, ve službě zůstal až do 50. let. Používalo se také menší množství, hlavně zabavených, modelů 10 HP (série H), 12 HP (série I) a 25 HP (série GY).

Automobil, čtyřmístný, 4x2, limuzína

Wolseley 18/85 HP série III

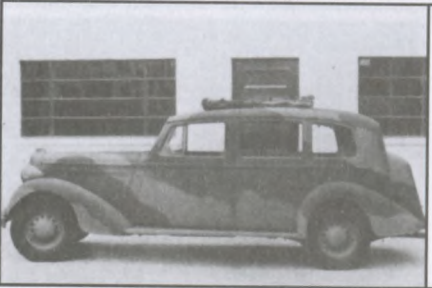


Motor šestiválcový, 52 kW (70 bhp), Wolseley, 2 322 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,25-16. Rozvor 2 654 mm (104,5 in). Celkové rozměry 4 369x1 702x1 676 mm (172x67x66 in). Hmotnost 1 474 kg (3 250 lb).

Vojenská verze civilní limuzíny Wolseley 18/85 série III (uvedené v roce 1938). Pro britskou armádu bylo v roce 1944 vyrobeno 500 ks s WD čísly M6237693-8192.

Automobil, šesti- až sedmimístný, 4x2, limuzína

Humber Pullman



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Humber Pullman, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 3 239 mm (127,5 in). Celkové rozměry 5 004x1 854x1 880 mm (197x73x74 in). Hmotnost 1 753 kg (3 865 lb).

Používaný všemi britskými vojenskými jednotkami a také americkou armádou. Po válce výroba pokračovala s částečnou pancéřovou ochranou. Karoserie od firmy Thrupp & Maberly. Zasouvací skleněná přepážka. Střešní nosič zavazadel.



Automobil, čtyřmístný, 4x2

Humber Snipe

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

V roce 1939 bylo do vojenské služby zařazeno množství standardních limuzín Humber Super Snipe. Výroba militarizované verze Snipe Mk 2 byla zahájena v prosinci a pokračovala ve velkém množství až do roku 1944. Lišila se použitím pneumatik 9,00-13 (proti 7,00-16), většími blatníky, montáží střešního nosiče zavazadel a dalšími drobnostmi. Alternativní verze karoserie zahrnovaly cestovní model, těžký dodávkový a lehký nákladní 406 kg (8 cwt). Dva cestovní vozy („Old Faithful“ a „Victory Car“) byly používány F. M. Montgomerym.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

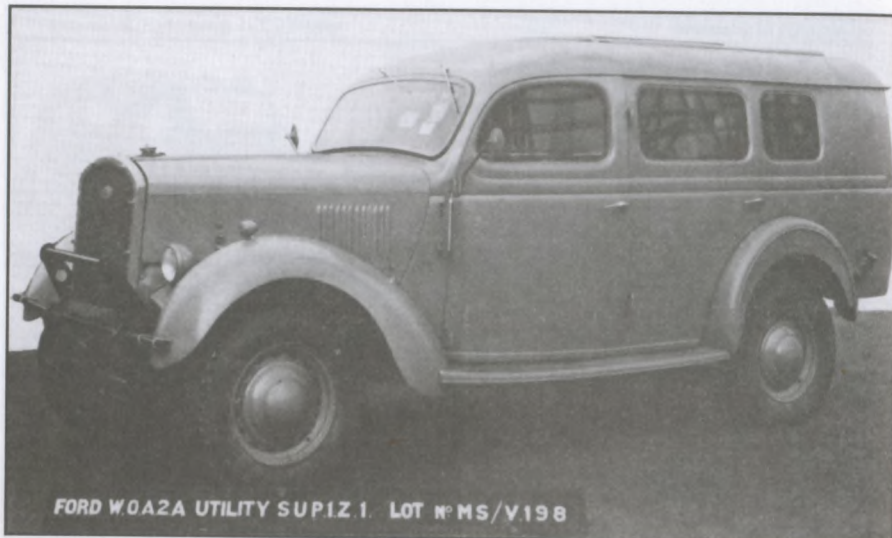
Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Humber Snipe s postranními ventily. Zdvihový objem 4 086 cm³. Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Stálý převod nápravy 4,09:1. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední zavěšení s příčným listovým pérem. Tuhá zadní náprava s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-13. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 64 litrů (14 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 896 mm (114 in). Celková délka 4 572 mm (180 in), šířka 1 778 mm (70 in), výška 1 803 mm (71 in). Světla výška 241 mm (9,5 in). Hmotnost 1 678 kg (3 700 lb), celková hmotnost 2 018 kg (4 450 lb).

Nahoře: štábní limuzína Mk 2. Dole vlevo: cestovní vůz. Dole vpravo: těžký dodávkový.





FORD WOA2A UTILITY SUPER 1.4 LOT N°MS/V198

Automobil, těžký dodávkový, 4x2**Ford WOA2A****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

Válečná výroba osobních vozů britské společnosti Ford Motor se zaměřila na militarizované podvozky modelu 62 „22 HP“ poháněné běžnějším motorem V8 „30 HP“ (3,6 proti 2,2 l) se dvěma karoseriemi: existující limuzínou a nově navrženou celokovovou těžkou dodávkovou. Obě měly vojenský vzhled a hrubé opracování. Automobily byly známy jako WOA1 a WOA1A, dodávkové automobily jako WOA2 a WOA2A. Předpona A označovala pneumatiky 6,50-16 proti 9,00-13. Celková výroba dodávkových verzí v letech 1941–47 byla 11 754 kusů.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený motor Ford 30 HP s postranními ventily. Zdvihový objem 3 621 cm³. Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 3 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Stálý převod nápravy 4,55:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými příčnými listovými péry. Pneumatiky 6,50-16 nebo 9,00-13. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 57 litrů (12,5 galonu).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 750 mm (108,25 in). Celková délka 4 394 mm (173 in), šířka 1 905 mm (75 in), výška 1 778 mm (70 in). Světla výška 216 mm (8,5 in). Hmotnost 1 613 kg (3 555 lb), celková hmotnost 2 173 kg (4 790 lb).

Nahoře: těžký dodávkový WOA2A. Dole vlevo: těžký dodávkový WOA2. Dole vpravo: limuzína WOA1A.



Automobil, těžký dodávkový, 4x4

Humber F.W.D.



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Humber, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé (napříč). Velikost pneumatik 9,25-16. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry 4 293x1 880x1 956 mm (169x74x77 in). Hmotnost 2 413 kg (5 320 lb).

Standardizovaný podvozek se vyráběl v letech 1940 až 45 také pro jiné typy, včetně nákladního automobilu 406 kg (8 cwt), sanitního a obrněného průzkumného vozu. Pozdější výroba používala čelní okno se zaoblenými rohy.

Automobil, těžký dodávkový, 4x4

Rover Mk 4, FV18004



Motor čtyřválcový, 39 kW (52 bhp), Rover, 1 997 cm³, IOE; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 7,00-16. Rozvor 2 718 mm (107 in). Celkové rozměry 4 521x1 600x1 981 mm (178x63x78 in). Hmotnost 1 678 kg (3 700 lb).

V zásadě vozidlo Land-Rover série I, pětivederové dodávkové s dlouhým rozvorem, upravené na velitelský vůz. Převážel spojovací soupravu No. 19. Z let 1954/55.

Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4

Austin WN1, FV1801(A)



Motor čtyřválcový, 51,5 kW (69 bhp), RR B40, 2 838 cm³, IOE; prostřednictvím pětirychlostní (vpřed i vzad) převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Odpojování předního náhonu spojkou v předním diferenciálu. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkrutnými tyčemi. Velikost pneumatik 7,50-16. Rozvor 2 134 mm (84 in). Celkové rozměry 3 658x1 549x1 880 mm (144x61x74 in). Hmotnost 1 880 kg (3 670 lb).

Známé jako Champ. Toto vozidlo bylo ve výrobě v letech 1952-56. Vyrobito se téměř 12 000 ks, včetně spojovací verze a civilních modelů.

Nákladní automobil, čtvrttunový, 4x4

Rover Mk 1, FV18001



Motor čtyřválcový, 37 kW (50 bhp), Rover, 1 595 cm³, IOE; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Volnoběžka pro náhon předních kol. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 6,50-16. Rozvor 2 032 mm (80 in). Celkové rozměry 3 353x1 549x1 778 mm (132x61x70 in). Hmotnost 1 184 kg (2 610 lb).

První výrobní typ (série I, 1948/49). Na obrázku zachovaný příklad. Od roku 1951 (Mk 2) s dvoulitrovým motorem a volitelným pohonem přední nápravy.

Nákladní automobil, 406 kg, (8 ctw), 4x2, univerzální

Ford WOC1



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 622 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování příčnými listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry 4 521x1 880x1 854 mm (178x74x73 in). Hmotnost 1 728 kg (3 810 lb).

Britský vzor otevřené kabiny a standardizovaný typ karoserie pick-up na dovážených součástkách amerických podvozků modelu O1C. Model 2001 se od prosince 1939 do července 1940 vyráběl v Dagenhamu. Viz *Wheels & Tracks*, č. 26.

Nákladní automobil, 406 kg, (8 ctw), 4x2, spojovací

Humber Snipe



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Humber Snipe, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vpředu nezávislé. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 896 mm (114 in). Celkové rozměry 4 445x1 956x1 880 mm (175x77x74 in). Hmotnost 1 764 kg (3 890 lb).

Vyráběl se v prvních letech války na upraveném podvozku automobilu Super Snipe. Vybaven jako spojovací nebo osobní a užitková karoserie. Existoval také s jinými typy karoserií.

Nákladní automobil, 406 kg, (8 ctw), 4x2, univerzální

Morris-Commercial PU



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), plochý, Morris-Commercial, 3 480 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 2 743 mm (108 in). Celkové rozměry 4 216x2 007x1 956 mm (166x79x77 in). Hmotnost 1 841 kg (4 060 lb).

Podvozek zavedený v roce 1936 pro standardizovanou karoserii, jejíž nástavba měla skládací nohy, které umožňovaly samostatné použití jako přístřešek.

Nákladní automobil, 406 kg, (8 ctw), 4x4, spojovací

Morris-Commercial PU8/4



Motor šestiválcový, 55 kW (74 bhp), Morris-Commercial, plochý, 3 480 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,25-6. Rozvor 2 438 mm (96 in). Celkové rozměry 4 216x1 930x1 829 mm (166x76x72 in). Hmotnost 2 350 kg (5 180 lb).

Jeden z 1 192 kusů 4x4 vyrobených firmou Morris v roce 1942: 449 ks osobních a užitkových a 743 ks FFW (spojovacích) vybavených vysílačkou No. 11.



Nákladní automobil, 406 kg (8 ctw), 4x4

Humber F.W.D.

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Firma Humber Ltd vyráběla po celou 2. světovou válku řadu vozidel vojenských typů založených na běžných 406 kg (8 cwt) podvozích 4x4. Zahrnovala i těžký dodávkový automobil, polní sanitní, nákladní a některé obrněné typy. Nákladní automobil měl standardizovanou karoserii WD se třemi sedadly a nástavbu se skládacími nohami, která mohla být mimo vozidlo využita jako stan. Verze FFW měla vzadu dvě sedadla a vysílačku No. 11. Britská rozhlasová společnost (BBC) využila několik přestavěných sanitek v bojových oblastech jako náhravací dodávkové automobily pro válečné zpravodaje.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Humber s postranními ventily. Zdvihový objem 4 086 cm³. Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 400 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 4,88:1. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení s příčným listovým pérem. Tuhá zadní náprava s listovými péry. Pneumatiky 9,25-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 73 litry (16 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 845 mm (112 in). Celková délka 4 267 mm (168 in), šířka 1 956 mm (77 in), výška 2 057 mm (81 in). Světla výška 229 mm (9 in). Hmotnost 2 173 kg (4 790 lb), celková hmotnost 2 767 kg (6 100 lb).

Nahoře: nákladní automobil univerzální. *Dole vlevo:* sanitní. *Dole vpravo:* náhravací dodávkový BBC.



Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2, univerzální

Austin BYD



Motor čtyřválcový, 20 kW (27 bhp), Austin 12,8 HP, 1 861 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Ocelová, paprsková dělostřelecká kola. Velikost pneumatik 5,50-20. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry 4 521x1 816x2 362 mm (178x71,5x93 in). Hmotnost 1 400 kg (3 087 lb).

Založen na podvozku taxíku konce 30. let se šnekovým pohonem zadní nápravy. V roce 1940 bylo vyrobeno 350 ks (číslo WD V188977-9326). Kompletní popis (také válečného prototypu podvozku 4x4, který připomínal americký používaný pro lafetaci různých zbraní) viz *Wheels & Tracks*, č. 16.

Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2, univerzální

Commer Beetle



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Commer 22,6 HP, 3 040 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 438 mm (96 in). Celkové rozměry 4 318x1 981x2 286 mm (170x78x90 in). Hmotnost asi 2 018 kg (4 450 lb).

Po dvou prototypech v roce 1935 bylo koncem toho roku objednáno 400 ks těchto vozidel s čísly L351435-834. Další objednávky nenásledovaly. Přečkalo alespoň jedno vozidlo.

Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2, univerzální

Commer Q15



Motor čtyřválcový, 31 kW (42 bhp), Commer [Humber] 14 HP, 1 944 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 2 794 mm (110 in). Celkové rozměry 4 572x1 981x2 261 mm (180x78x89 in). Hmotnost asi 1 995 kg (4 400 lb).

Militarizovaný podvozek-kabina „Superpoise“ dodávány RAF koncem roku 1940 s dodávkovou mnohoúčelovou karoserií bez postranic firmy Rootes z Maidstone. Existovala také varianta s bezkapotovou kabinou.

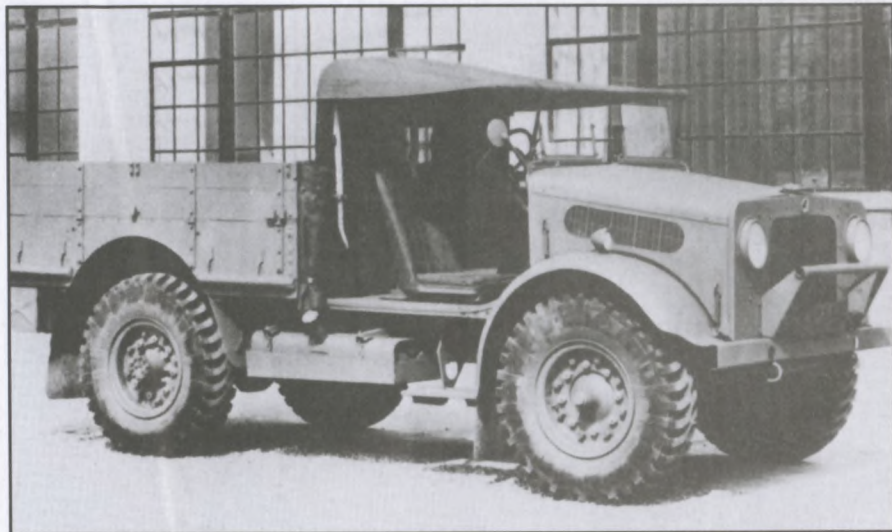
Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2, dodávkový

Commer Q2



Motor šestiválcový, 49 kW (66 bhp), Commer 22,9 HP, 3 180 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 4 801x1 981x2 286 mm (189x78x90 in). Hmotnost 2 438 kg (5 375 lb).

Karoserie smíšené konstrukce firmy Mulliners z Birminghamu pro RAF. Výroba začala v červenci 1940. Pozdější výrobky měly čtyřlitrový motor 60 kW (80 bhp). Existovaly i jiné verze karoserií.



Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x4

Bedford MWD

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Firma Vauxhall Motors dodávala od konce roku 1939 až do roku 1945 ozbrojeným složkám ohromné množství vozidel. Téměř 66 000 ks jich bylo založeno na podvozku 762 kg (15 cwt) MW 4x2. Vedle běžných univerzálních nákladních vozidel (MWD) a jejich odvozenin (FFW, strojní dílny, nosiče MWG děl, tahače děl MWT) existovaly i jiné typy karoserií, např. vodní cisterny a spojovací skříňové. Strojní dílny „K Light“ byly vybaveny elektrickou svařovací soupravou Murex. Starší MW měly otevřenou kabinu, takovou, jaká je na obrázku nahoře.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

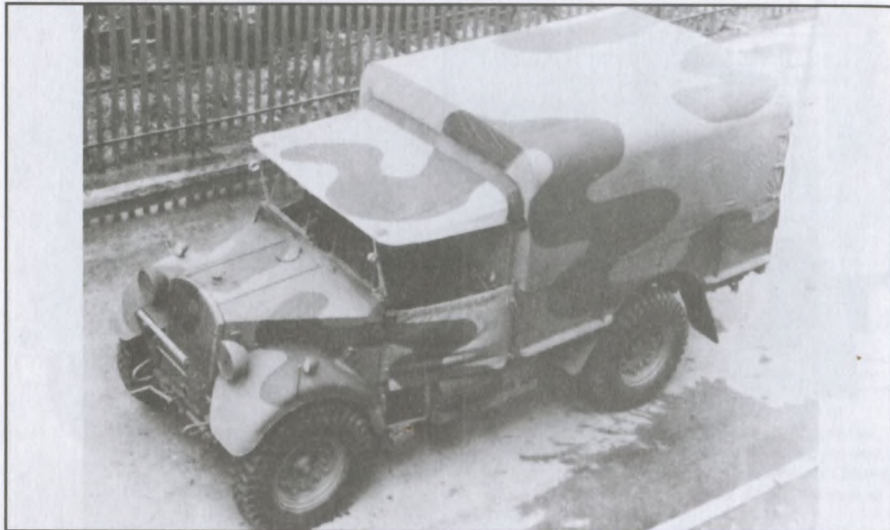
Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Bedford s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 519 cm³. Maximální výkon 54 kW (72 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Stálý převod nápravy 6,2:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16 na dělených ráfech kol vzoru WD. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 91 litrů (20 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 515 mm (99 in). Celková délka 4 369 mm (172 in), šířka 1 984 mm (78 in), výška 2 286 mm (90 in), min. výška 1 600 mm (63 in). Světla výška 229 mm (9 in). Hmotnost 2 145 kg (4 730 lb), celková hmotnost 3 506 kg (7 730 lb).

Nahoře: MWD GS (starší). Dole vlevo: strojní dílna „K Light“. Dole vpravo: MWC cisterna na vodu.





Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x2

Ford WOT2

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tyto podvozky 762 kg (15 cwt) byly ve výrobě po celou 2. světovou válku, s občasnými vylepšeními a změnami. Většina byla vybavena univerzálními karoseriemi, vozidla byla známá jako pěchotní (Ford nebo Fordson WOT2A, C, E, F, H), jiná byla kompletně překrytá plachtou (WOT2B, D) a říkalo se jim univerzální dodávková. Některá vozidla měla zvláštní skříňové nebo požární karoserie. Požární vozidla byla určena pro domácí frontu. Starší modely měly otevřenou kabinu se sklopným čelním oknem; počínaje modelem WOT2E byly používány polouzavřené kabiny. Celková výroba v letech 1939–45 dosáhla téměř 60 000 kusů.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový motor Ford 30 HP s postranními ventily. Zdvihový objem 3 621 cm³. Maximální výkon 45 kW (60 bhp) při omezení na 2 840 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Stálý převod nápravy 6,8:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vpředu příčnými. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 12 V (starší modely 6 V). Objem paliva 105 litrů (23 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 692 mm (106 in). Celková délka 4 496 mm (177 in), šířka 2 007 mm (79 in), výška 2 286 mm (90 in), min. výška 1 803 mm (71 in). Světla výška 279 mm (11 in). Hmotnost 2 050 kg (4 520 lb), celková hmotnost 3 354 kg (7 395 lb).

Nahoře: dodávkový WOT2B GS. *Dole vlevo:* WOT2A GS. *Dole vpravo:* spojovací skříňový WOT2E.





Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2

Guy Ant

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Prototyp byl zhotoven v roce 1935, první objednávka byla na 150 ks pěchotních univerzálních vozidel. V roce 1938 vznikla verze podvozku s pohonem čtyř kol (Quad-Ant), původně pro tahače polních děl. Podvozky Ant byly ve výrobě téměř 10 let, většinou pro univerzální vozidla, ale některé série měly kompresory nebo skříňové dodávkové karoserie pro vysílačky, popřípadě světelná varovná zařízení. Pro domácí frontu se vyráběla požární vozidla a vodní cisterny, všechny s uzavřenou kabinou. Celková výroba byla asi 6 330 kusů.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Kapalinou chlazený, čtyřválcový motor Meadows 4ELA s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 686 cm³. Maximální výkon 41 kW (55 bhp) při 2 600 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Stálý převod nápravy 6,87:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 91 litrů (20 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 565 mm (101 in). Celková délka 4 394 mm (173 in), šířka 2 108 mm (83 in), výška 2 210 mm (87 in), min. výška 1 778 mm (70 in). Světla výška 235 mm (9,25 in). Hmotnost 2 209 kg (4 870 lb), celková hmotnost 3 341 kg (7 365 lb).

Nahoře: Valník. *Dole vlevo:* s vybavením pro světelnou signalizaci (novější kabina). *Dole vpravo:* spojovací (uzavřená kabina).



Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x2, FFW

Commer Q2



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Commer, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 3 099 mm (122 in). Celkové rozměry 5 131x2 083x2 083 mm (202x82x82 in). Hmotnost 2 946 kg (6 495 lb).

Zavedený v roce 1950 a brzy změněný na jednotunový, jako všechna vozidla 762 kg (15 cwt) té doby. Těchto militarizovaných vozidel Superpoise bylo dodáno 300 ks, následovalo 181 ks skříňových spojovacích.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x2, dodávkový univerzální

Ford E01Y



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford 30 HP, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 073 mm (121 in). Celkové rozměry 5 182x2 007x2 337 mm (204x79x92 in). Hmotnost 1 828 kg (4 030 lb).

Typický příklad nákladního vozidla Ford vyrobeného z mnoha severoamerických součástí v Dagenhamu. V letech 1940–41 bylo pro RASC vyrobeno 108 ks (plus 170 ks E01T s dvojími pneumatikami).

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x2, kompresor

Morris-Commercial C4/AC



Motor čtyřválcový, 52 kW (70 bhp), Morris-Commercial, 3 519 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 667 mm (105 in). Celkové rozměry 4 394x2 032x1 981 mm (173x80x78 in). Hmotnost 2 844 kg (6 270 lb).

Podvozek vzduchového kompresoru verze C4 Mk II, podvozek Mk I měl rozvor 2 489 mm (98 in). Kompresor byl poháněn vývodovým hřídelem z převodovky. K ostatním typům karo-serií patřily typy valník a spojovací.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4, univerzální

Guy Quad-Ant



Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Meadows 4ELA, 3 686 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 496x2 261x2 413 mm (177x89x95 in). Hmotnost 3 320 kg (7 320 lb).

Zaveden v roce 1938 jako FAT a v roce 1942 jako univerzální vozidlo. Příklad na obrázku je jedním ze 700 ks dodaných v letech 1943/44. Experimenty zahrnovaly taháč s dlouhým rozvorem protiletadlového kanonu Bofors AA.



Nákladní automobil, tříčtvrtetunový, 4x2

Morris-Commercial CS8

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Výroba těchto podvozků 762 kg (15 cwt) byla zahájena v roce 1934 a vyvíjela se verzemi Mark I, II a III. Podvozky měly původně otevřenou kabinu se sklopným čelním oknem, později zaplachtovanou kabinu s polovičními dveřmi. Počátkem 2. světové války byl čtyřválcový motor vyměněn (model C4). V roce 1944 přešla výroba na verzi 4x4 (model C8). Model CS8 se objevoval s různými typy karoserií a byl dodáván také jiným státům. Němci používali ukofistěná vozidla, někdy s vlastními karoseriemi.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Morris-Commercial OH s postranními ventily. Zdvihový objem 3 485 cm³. Maximální výkon 45 kW (60 bhp) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohonná zadních kol. Stálý převod nápravy 6,87:1. Mechanické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 9,00-16 (starší modely 10,50-16). Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 100 litrů (22 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 498 mm (98 in). Celková délka 4 216 mm (166 in), šířka 1 981 mm (78 in), výška 2 261 mm (89 in), min. výška 1 676 mm (66 in). Světla výška 241 mm (9,5 in). Hmotnost 2 041 kg (4 500 lb), celková hmotnost 3 048 kg (6 720 lb).

Nahoře: dodávkový automobil valník (1939). *Dole vlevo:* vodní cisterna. *Dole vpravo:* univerzální nákladní vozidlo.



Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4, spojovací**Morris-Commercial C8/GB**

Motor čtyřválcový, 48 kW (64 bhp), Morris-Commercial, 3 494 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-16. Rozvor 2 515 mm (99 in). Celkové rozměry 4 496x2 007x2 591 mm (177x79x102 in). Hmotnost 2 717 kg (5 990 lb).

Jeden z 500 ks skříňových spojovacích automobilů objednaných ke konci války. Alternativní karoserie zahrnovaly GS, GS FFW a kompresor. Podvozek byl podobný C8 FAT.

Nákladní automobil, třičtvrtetunový, 4x4, valník**Austin K9WD, FV16001**

Motor šestiválcový, 67 kW (90 bhp), Austin, 3 995 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 480 mm (137 in). Celkové rozměry 5 232x2 210x2 642 mm (206x87x104 in). Hmotnost 2 858 kg (6 300 lb).

Zavedený v roce 1952. Vozidlo bylo odvozené z Loadstar 4x2 (viz *Wheels & Tracks*, č. 16). Alternativní karoserie zahrnovaly sanitní, skříňovou dodávkovou a cisternu na vodu. Pro civilní sektor byly nabízené jako jedenáctitunové 4x4.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník**Humber/Rootes FV1601(A)**

Motor šestiválcový, 73 kW (98 bhp), RR B60, 4 259 cm³, IOE; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé zavěšení se zkruťnými tyčemi. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 2 743 mm (108 in). Celkové rozměry 5 055x2 083x2 362 mm (199x82x93 in). Hmotnost 3 819 kg (8 420 lb).

Speciální vojenská konstrukce (CT), které bylo v letech 1952-53 vyrobeno asi 3 700 ks. K ostatním typům karoserie patřily skříňové dodávkové a obrněná nákladní vozidla. Kompletní popis viz *Wheels & Tracks*, č. 6.

Nákladní automobil, jednotunový, 4x4, valník**Morris-Commercial MRA1, FV16101**

Motor šestiválcový, 54 kW (72 bhp), Morris-Commercial, 4 196 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 124 mm (123 in). Celkové rozměry 5 359x2 083x2 642 mm (211x82x104 in). Hmotnost 3 239 kg (7 140 lb).

Počátkem 50. let bylo vyrobeno 5 624 ks (některá vozidla byla vybavená pro svařování nebo výrobu suchého vzduchu) a 1 614 ks s cisternou na 909 l vody (FV16102). Některá měla sítěšní průlez.

Nákladní automobil, jedenačtvrtunový, 4x2, univerzální

Commer Q25



Motor čtyřválcový, 30 kW (40 bhp), Commer [Humber], 1 944 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-20. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 4 953x1 829x2 794 mm (195x72x110 in). Hmotnost 1 758 kg (3 875 lb).

V roce 1944 bylo 125 ks těchto „dodávkových nákladních vozů“ dodáno Královskému námořnictvu, RN používalo také běžné dodávkové automobily Q15 dodané v roce 1945 a jiné typy firmy Commer.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, sanitní

Albion AM463



Motor čtyřválcový, 48,5 kW (65 bhp), Albion, 4 427 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s podtlakovým posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00 nebo 10,50-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 5 791x2 184x2 819 mm (228x86x111 in). Hmotnost 3 810 kg (8 400 lb).

Jeden z několika druhů sanitních karoserií na zvláštním podvozku podle specifikací Ministerstva letectví. Ve 30. letech bylo vyrobeno asi 1 900 ks s různými karoseriemi, včetně palivových cisteren a jeřábů.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální

Austin K30/YC



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Austin, 3 462 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 486x2 184x3 023 mm (216x86x119 in). Hmotnost 2 654 kg (5 850 lb).

Jedno vozidlo z objednávky 2 000 ks roku 1940. Polovina z nich měla standardní civilní uzavřenou kabinu. Vozidlo bylo brzy nahrazené dvoutunovým modelem K2 (hlavně pro RAF).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální

Bedford OXD



Motor šestiválcový, 54 kW (72 bhp), Bedford, 3 519 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 34x7 (později 10,50-16). Rozvor 2 819 mm (111 in). Celkové rozměry 4 953x2 184x3 200 mm (195x86x126 in). Hmotnost 2 629 kg (5 795 lb).

Model starší výroby objednaný v říjnu 1939. Mnohá vozidla byla používána jako vozy s pomocnými bateriemi (pro startování motorů tanků v terénu atd.). Model OXA byla obrněná varianta.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, taháč

Bedford OXC/Scammell



Motor šestiválcový, 54 kW (72 bhp), Bedford, 3 519 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy (plus podtlakový posilovač pro brzdy přívěsu). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16 (starší modely 32x6, vzadu po dvou). Rozvor 2 819 mm (111 in). Celkové rozměry 4 801x2 007x2 134 mm (189x79x84 in). Hmotnost 2 109 kg (4 650 lb).

Firmou Scammell vybavený točnicí pro šestitunové návěsy různých typů, např. valník, plošina, benzinová cisterna (7 955 litrů) atd. Na obrázku typ z roku 1943.

Nákladní automobil, jedenapůl- až dvoutunový, 4x2, valník/taháč

Dennis AM30/40



Motor čtyřválcový, 56 kW (75 bhp), Dennis, 3 770 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové předávkové převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy (plus podtlakové brzdy přívěsu). Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 759 mm (148 in). Celkové rozměry 6 045x2 286x3 175 mm (238x90x125 in). Hmotnost 3 048 kg (6 720 lb).

Zvláštní vozidlo podle specifikací Ministerstva letectví, používané RAF na letištích k tažení přívěsů. Do konce roku 1942 jich bylo vyrobeno téměř 1 000 ks. Druhotným úkolem byla přeprava nákladů.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální

Ford E018T



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x6. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry 5 867x2 210x2 896 mm (231x87x114 in). Hmotnost 2 350 kg (5 180 lb).

V letech 1940–41 bylo v Dagenhamu z amerických a britských součástek smontováno 1 106 ks. Také s uzavřenou kabinou. Model R01T byl sanitní a dodávkovou verzí se zkráceným rozvorem, těch bylo pro vojenské a jiné státní účely vyrobeno 1 702 ks.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, dílna

Ford WOT3D



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 645 mm (143,5 in). Celkové rozměry 5 766x2 184x2 718 mm (227x86x107 in). Hmotnost 2 946 kg (6 495 lb).

Zvláštní dodávková karoserie pro RAF. Celková výroba WOT3 (AE) byla v letech 1939–44 téměř 18 000 podvozků. Několik typů karosérií. Model WOT3E byl dvoutunový vůz s otevřenou kabinou pro Indii. Také verze se zkráceným rozvorem jako taháč.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální

Morris-Commercial CS11/30



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Morris-Commercial OF, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 537x2 108x2 845 mm (218x83x112 in). Hmotnost 2 676 kg (5 900 lb).

Vyráběn v letech 1935–39 také s uzavřenou kabinou. Předcházející model C11/30 měl čtyřválcový motor 41 kW (55 bhp). Používané armádou (včetně RASC) v Británii, v Egyptě, na Maltě atd.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, sanitní

Morris-Commercial CS11/30F



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Morris-Commercial OF, 3 485 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 410x2 032x2 794 mm (213x80x110 in). Hmotnost 3 098 kg (6 830 lb).

Těžký sanitní automobil z konce 30. let s karoserií pro 4 nosítka firmy Mann Egerton. Některá vozidla měla šikmé čelní okno. Podobná karoserie byla také na jiných podvozcích, včetně Ford Thames 7V.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální

Thornycroft GT/TC4



Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Thornycroft TC4, 3 865 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 137 mm (123,5 in). Celkové rozměry 5 436x2 134x2 896 mm (214x84x114 in). Hmotnost 2 642 kg (5 825 lb).

Upravené běžné civilní nákladní vozidlo Nippy. V roce 1939 jich bylo 50 ks dodáno Královským jednotkám armádních služeb RASC (č. WD L19284796).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x2, univerzální

Thornycroft HF/TC4



Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Thornycroft TC4, 3 865 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 810 mm (150 in). Celkové rozměry 6 020x2 134x2 743 mm (237x84x108 in). Hmotnost 2 667 kg (5 880 lb).

Pro RASC bylo v roce 1939 vyrobeno 150 ks (č. WD 192697-846). Odvozené od civilního modelu Nippy konce 30. let.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4

Morris-Commercial CDSW

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Model CDSW byl šestiválcovou verzí vozidel CD 6x4, který se začal vyrábět v roce 1935. Automobily se používaly pro různé účely, hlavně k tažení děl. První dodávky byly určeny k tažení polních děl a jedna varianta měla pancéřovanou přední část. Druhou verzí (od roku 1939) byl tahač lehkých protiletadlových děl (Bofors). Tato vozidla měla nedělené čelní okno a alespoň jedno mělo uzavřenou kabinu pro osádku. Existovala také lehká odtahová a vyprošťovací vozidla. Všechna měla naviják.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Morris-Commercial OH s postranními ventily. Zdvihový objem 3 485 cm³. Maximální výkon 45 kW (60 bhp) při 2 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Stálý převod nápravy 6,75:1 (šnekový převod). Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 9,00-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 100 litrů (22 galonů). Naviják 40 kN (4 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 934 mm (115,5 in). Rozvor zadních náprav 1 016 mm (40 in). Celková délka 5 232 mm (206 in), šířka 2 235 mm (88 in), výška 2 286 mm (90 in), min. výška 2 007 mm (79 in). Světla výška 267 mm (10,5 in). Hmotnost 3 697 kg (8 150 lb), celková hmotnost 3 327 kg (7 335 lb).

Nahoře: lehký tahač protiletadlových děl. *Dole vlevo:* tahač polních děl. *Dole vpravo:* odtahové vozidlo.



Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, velitelský

Morris-Commercial CD



Motor čtyřválcový, 41 kW (55 bhp), Morris-Commercial EB, 3 519 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Zadní nápravy se šnekovou rozvodovkou. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 239 mm (127,5 in), rozvor zadních náprav 1 016 mm (40 in). Celkové rozměry asi 5 080x1 854x2 413 mm (200x73x95 in). Hmotnost asi 2 381 kg (5 250 lb).

V letech 1935–36 byla britské armádě předána dodávka 80 ks těchto šestimístných vozů (M354308-87). Firma Meccano Lid vyrobila a prodávala hračku tohoto modelu.

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, univerzální

Morris-Commercial CD



Motor čtyřválcový, 41 kW (55 bhp), Morris-Commercial EB, 3 519 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 239 mm (127,5 in), rozvor zadních náprav 1 016 mm (40 in). Celkové rozměry 5 283x1 905x2 743 mm (208x75x108 in). Hmotnost 2 642 kg (5 825 lb).

Vyráběný pro armádu a RASC od roku 1933 (nahradil typ D 20. let) do roku 1939. Objevil se také se sanitní karoserií a s bezkapotovou kabinou (CDF, CDFW).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 6x4, univerzální

Morris-Commercial CDFW



Motor čtyřválcový, 41 kW (55 bhp), Morris-Commercial EB, 3 519 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a šnekové rozvodovky zadních náprav poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Elektrický navigák. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 7,50-20. Rozvor 3 239 mm (127,5 in), rozvor zadních náprav 1 016 mm (40 in). Celkové rozměry 5 334x1 930x2 692 mm (210x76x106 in). Hmotnost 3 098 kg (6 830 lb).

Vyráběný od roku 1934 až do prvních let války, také bez navigáku (model CDF) a s jinými verzemi karoserie (kancelář, opravná).

Nákladní automobil, jedenapůltunový, 4x4, univerzální

Ford WOT8

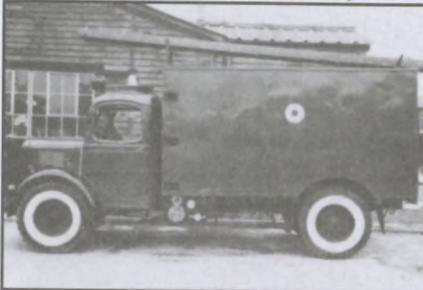


Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 997 mm (118 in). Celkové rozměry 5 080x2 286x2 794 mm (200x90x110 in). Hmotnost 3 860 kg (8 510 lb).

Jedným britským válečným vozidlem 1 524 kg (30 cwt) 4x4 (kromě kanadského a amerického dovozu) byla tato verze třítonového Fordu WOT6 se zkráceným rozvorem. V letech 1941/42 bylo vyrobeno jen něco přes 2 500 ks.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, požární

Austin K2/A



Motor šestiválcový, 47 kW (63 bhp), Austin, 3 462 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 080x2 007x2 819 mm (200x79x111 in). Hmotnost asi 2 948 kg (6 500 lb).

Podvozek K2A byl vyráběn pro RAF v letech 1944/45 a karosovaný hlavně jako valník, požární vozidlo (na obrázku), dílna a vozidlo s elektrickým generátorem. Celková válečná výroba K2 dosáhla téměř 27 800 ks.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, sanitní

Austin K2/Y



Motor šestiválcový, 47 kW (63 bhp), Austin, 3 462 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 404 mm (134 in). Celkové rozměry 5 486x2 210x2 794 mm (216x87x110 in). Hmotnost 3 125 kg (6 890 lb).

Nejběžnější britský těžký sanitní automobil používaný všemi složkami armády. Čtyři nosítka nebo deset sedáček. Bylo vyrobeno přes 13 000 ks, včetně vozidel pro jiné státy. Příležitostně se používal jako dodávkový i pro jiné účely.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, sanitní

Bedford ML



Motor šestiválcový, 54 kW (72 bhp), Bedford, 3 519 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 581 mm (141 in). Celkové rozměry 5 791x2 210x2 819 mm (228x87x111 in). Hmotnost 3 098 kg (6 830 lb).

V letech 1939/40 bylo vyrobeno téměř 400 ks. Některá vozidla byla dodána do Finska. Karoserie No. 2 Mk I/L firmy Mann Egerton. Podobné podvozky byly vybaveny také jinými karoseriemi (a uzavřenou kabinou), hlavně pro RAF a export.

Nákladní automobil, dvoutunový, 4x2, tahač

Commer Q2/8-ft WB



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Commer, 4 085 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16 (starší modely 10,50-20). Rozvor 2 438 mm (96 in). Celkové rozměry 3 937x1 981x 2 210 mm (155x78x87 in). Hmotnost není známa. Celková hmotnost soupravy 9 tun.

Označované také jako Q3 a v RAF jako typ 1000. Od roku 1939 jich bylo vyrobeno několik set a vybaveno točnicí typu Tasker pro návěsy „Queen Mary“ a jiné. Používalo je také Královské námořnictvo.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, univerzální

Austin K3/YB



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Austin, 3 462 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry 6 375x2 286x3 023 mm (251x90x119 in). Hmotnost 2 896 kg (6 385 lb).

Model starší výroby byl podobný dobovému třítunovému Bedfordu a Commeru, vozidlo mělo vzadu dvojité pneumatiky. Na obrázku je jedno z 500 ks univerzálních vozidel s otevřenou kabinou vyrobené v roce 1940. Model K3/YF byl verzi 6x4, také s univerzální karoserií.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, spojovací

Austin K3/YJ



Motor šestiválcový, 45 kW (60 bhp), Austin, 3 462 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 4 013 mm (158 in). Celkové rozměry 6 350x2 286x3 175 mm (250x90x125 in). Celková hmotnost 6 604 kg (14 560 lb).

Jeden ze série 40 ks skříňových spojovacích automobilů vyrobených v roce 1942. Firma Austin vyrobila od roku 1939 do poloviny roku 1945 přes 17 000 ks podvozků série K3, hlavně vozidel s valníkovou karoserií.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, univerzální

Commer Q4



Motor šestiválcový, 60 kW (81 bhp), Commer, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 4 191 mm (165 in). Celkové rozměry 6 426x2 184x3 023 mm (253x86x119 in). Hmotnost 3 023 kg (6 665 lb).

Vyráběný ve velkém množství po celou válku, hlavně pro armádu a Královské námořnictvo jako valník, jak je na obrázku. Starší výroba používala pneumatiky 34x7, vzadu dvojité. Vzácně existovala také varianta s přední částí vojenského vozu.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, sklápěcí

Dennis Tipper



Motor čtyřválcový, 56 kW (75 bhp), Dennis Tipper D 3, 770 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 2 921 mm (115 in). Celkové rozměry 5 410x2 210x2 235 mm (213x87x88 in). Hmotnost 2 794 kg (6 160 lb).

V letech 1939–44 pro RASC a armádu firma Dennis z Guilfordu vyrobila 3 233 ks těchto automobilů se vzad sklápěnými korbami. Ložnou plochu zvedalo hydraulické zařízení firmy Edbro. Vozidla byla všeobecně známá jako „Dennis Pig“ (Dennisovo prase).



Nákladní automobil, třítunový, 4x2

Bedford OYD

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Model OY byl nejpočetnějším třítunovým britským automobilem, během 2. světové války jich bylo dodáno 72 385 kusů. Vedle valníku OYD existovalo mnoho dalších typů, například cisterna na vodu a palivo (firma Butterfield) s podvozkem a kabinou OYC. Byly zde také úpravy OYD jako akumulátorový vůz, pojízdný sklad, dílna, ale i pro přepravu chleba, kantýna, dezinfekční jednotka, pro přepravu koní, kancelář atd. První podvozky používaly pneumatiky 32x6, vzadu dvojité, ale velká většina měla 10,50-16 na kolech s dělenými ráfky.

Nahoře: OYD valník. Dole vlevo: cisterna na vodu OYC. Dole vpravo: rentgenová laboratoř OYC.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Bedford s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 519 cm³. Maximální výkon 54 kW (72 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohón zadních kol. Stálý převod nápravy 7,4:1 (starší výroba s pneumatikami 32x6, poměr 6,83:1). Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 10,50-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 145 litrů (32 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 988 mm (157 in). Celková délka 6 223 mm (245 in), šířka 2 184 mm (86 in), výška 3 099 mm (122 in). Světla výška 229 mm (9 in). Hmotnost 2 694 kg (5 940 lb), celková hmotnost 6 554 kg (14 450 lb).



Nákladní automobil, třítunový, 4x2, světlomet

Guy PE



Motor čtyřválcový, 41 kW (55 bhp), Meadows 4ELA, 3 686 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 861 mm (152 in). Celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost 4 044 kg (8 915 lb).

Odvozený z civilního podvozku Otter. Motor přímo propojen s generátorem, hřídel převodovky přímo na kotvu. Elektrický proud dodáván pouze při stání s vyřazeným rychlostním stupněm. V letech 1937–39 bylo vyrobeno asi 800 ks.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, univerzální

Leyland Lynx WDI1 (A-C)



Motor šestiválcový, 57 kW (77 bhp), Leyland E117/K1, 4 730 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 8,25-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 6 172x2 286x3 124 mm (243x90x123 in). Hmotnost 3 311 kg (7 300 lb).

V letech 1939–40 vyrobila pro RASC armádu továrna Leyland v Kingstonu (Surrey) 1 497 ks těchto vozidel. Některé měly uzavřenou kabinu. Trochu odlišný typ byl dodáný Královskému námořnictvu.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, požární

Leyland FKT



Motor šestiválcový, 72 kW (96 bhp), Leyland E128/3, 7 642 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 32x6. Rozvor 3 734 mm (147 in). Celkové rozměry 7 823x2 134x3 150 mm (308x84x124 in). Hmotnost 4 064 kg (8 960 lb).

Na základě 4 objednávek z let 1939/40 bylo RASC dodáno 37 ks. Byly vybavené dvoustupňovým turbínovým čerpadlem 2 270 l/min, únikovými žebříky 15,2 a 18,3 m atd. Číslo WD: L680001-12, 3916466-72, 4564859-72 a 166480-83, poslední dodávka byla údajně zabavena ve prospěch civilního sektoru.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, sklápěcí

Thornycroft WZ/TC4



Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Thornycroft TC4, 3 865 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 743 mm (108 in). Celkové rozměry 4 674x2 159x2 362 mm (184x85x93 in). Hmotnost 3 289 kg (7 250 lb).

Třístranná sklápěcí karoserie ovládaná hydraulicky čerpadlem poháněným pomocným pohonem z převodovky. Dodáno 400 ks. Odstranitelná střeška kabiny. Vyráběn také s rozvorem 4 064 mm a s valníkovou karoserií. V zásadě militarizovaný civilní podvozek Sturdy.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, světlomet

Thornycroft ZS/TC4



Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Thornycroft TC4, 3 865 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní přídavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy posilované servomechanismem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 6 604x2 235x3 251 mm (260x88x128 in). Hmotnost 4 241 kg (9 350 lb).

Generátor 24 kW umístěný před motorem. Na nástavbě světlomet o průměru 90 cm. Nakládací rampy uložené pod karoserií. V letech 1937-40 bylo vyrobeno 1 576 ks.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, obsluha výsadekářů

Thornycroft ZS/TC4/AC



Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Thornycroft TC4, 3 865 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvourychlostní přídavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 064 mm (160 in). Celkové rozměry 7 264x2 489x3 099 mm (286x98x122 in). Hmotnost 5 235 kg (11 535 lb).

Používané RAF při opravách padáků a pro dodávku energie jiným vozidlům obsluhujícím výsadekáře. Generátor před motorem. Vybavení zahrnovalo tři motorem poháněné šicí stroje.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, světlomet

Tilling-Stevens TS19



Motor čtyřválcový, 52 kW (70 bhp), Tilling-Stevens 29 HP, 5 115 cm³, SV, pohánějící generátor. Elektrický motor poháněl prostřednictvím dvourychlostní elektricky ovládané planetové převodovky Cotal zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 4 267 mm (168 in). Celkové rozměry 6 350x6 337x3 302 mm (250x92x130 in). Hmotnost asi 4 082 kg (9 000 lb).

V letech 1935-38 bylo vyrobeno 437 ks (6 obměn); TS19/2, /3, /8). Původně klasifikován jako čtyřtunový. Používaný jednotkami světlometů protivzdušné obrany. Výkon generátoru od 24 kW (při stání) do maxima 45 kW.

Nákladní automobil, třítunový, 4x2, dílna

Tilling-Stevens TS20



Motor čtyřválcový, 52 kW (70 bhp), Tilling-Stevens 5V, 4 576 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a (u TS20/2 a /3) dvourychlostní přídavné převodovky poháněná zadní kola. Před motorem 24 kW generátor. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 6 477x2 286x3 505 mm (265x90x138 in). Celková hmotnost 7 772 kg (17 135 lb).

Používaný britským Červeným křížem a Řádem sv. Jana k opravám sanitních automobilů. Armáda měla přes 600 ks podobných vozidel (TS20/2, /3, /4) s protiletadlovými světlometry.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, strojní dílna

Albion FT11N



Motor šestiválcový, 67 kW (90 bhp), Albion EN280A, 4 560 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky s uzavíratelným diferenciálem poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými perry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 6 299x2 388x3 099 mm (248x94x122 in). Hmotnost 4 903 kg (10 810 lb).

Po roce 1941 bylo vyrobeno 500 ks s karoserií No. 4 Mk V strojní dílny. Z 500 ks valníků objednaných v roce 1940 bylo mnoho později přeměněno na strojní dílny. Vybavení se lišilo podle účelu.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, univerzální

Austin K5



Motor šestiválcový, 63 kW (85 bhp), Austin, 3 995 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými perry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 5 994x2 210x3 023 mm (236x87x119 in). Hmotnost 3 787 kg (8 350 lb).

V letech 1941-45 bylo dodáno 12 280 ks, obvykle s valníkovou karoserií. Také s otevřenou kabinou jako podvozek pro šestiliterový protitankový kanon (většina z nich byla později přeměněna k přepravě nákladů). Starší označení K3/YN, V, W.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, valník

Bedford RLB, řada FV13100



Motor šestiválcový, 82 kW (110 bhp), Bedford, 4 927 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými perry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in). Celkové rozměry 6 350x2 388x2 997 mm (250x94x118 in). Hmotnost 3 107 kg (6 850 lb).

Zavedený v roce 1952 a vyráběný ve velkém množství. Různé typy karoserie a rozdílné technické parametry. Existovala také verze s rozvorem 3 353 mm (132 in). Později překlasifikovaný na čtyřtunové vozidlo. Na obrázku je starší model FV13101.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, dílna

Commer Q4, řada FV13200



Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), Commer, 4 750 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými perry. Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 4 242 mm (167 in). Celkové rozměry 6 756x2 311x3 429 mm (266x91x135 in). Hmotnost 7 135 kg (15 730 lb).

Zobrazená kontejnerová verze patřila v 50. letech mezi typické karoserie na těchto podvozcích. Bylo jich vyrobeno několik tisíc kusů, také s valníkem a sklápěcí karoserií.



Nákladní automobil, třítunový, 4x4

Bedford QLD

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Bedford QL byl ve výrobě od roku 1941 do roku 1945; celkem bylo vyrobeno 52 250 kusů. Vedle nejběžnějšího valníku (QLD) existovalo několik odvozenin, např. podvozek s kabinou QLC (pro karoserie jiných dodavatelů, včetně cisterny na palivo a tahače návěsů), nebo tahač kanonu Bofors QLB, spojovací vozidlo QLR, vozidlo pro přepravu vojsk QLT a letecky přepravovaná sklápěcí QLW. Modely QLB a QLW měly navíc 50 kN (5 tun). Radu vozidel QL používaly všechny složky po mnoho let a zachovalo se jich poměrně hodně.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

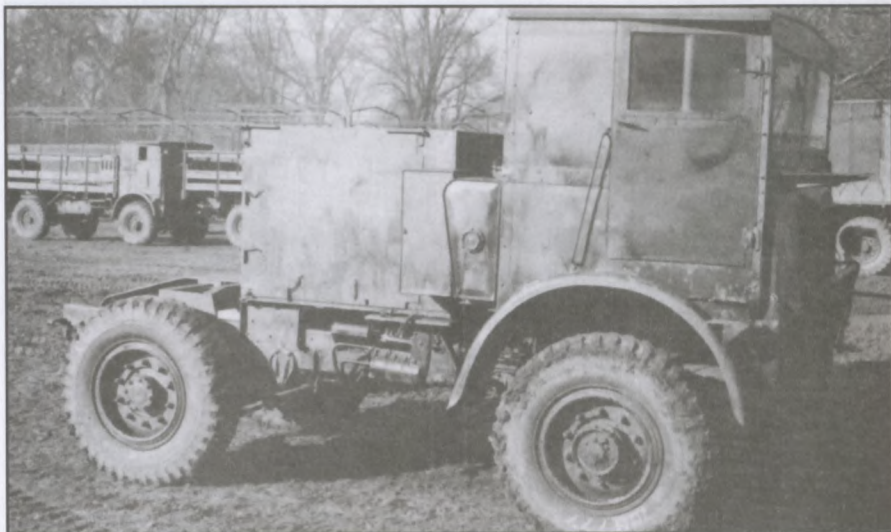
Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Bedford s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 519 cm³. Maximální výkon 54 kW (72 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 6,16. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 10,50-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 127 litrů (28 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 632 mm (143 in). Celková délka 5 994 mm (236 in), šířka 2 261 mm (89 in), výška 3 048 mm (120 in), min. výška 2 591 mm (102 in). Světla výška 305 mm (12 in). Hmotnost 3 277 kg (7 225 lb), celková hmotnost 6 985 kg (15 400 lb).

Nahoře: QLD GS (RAF). Dole vlevo: QLR spojovací. Dole vpravo: QLT pro přepravu vojsk.





Nákladní automobil, třítunový, 4x4

Crossley F.W.D. Type 1

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Firma Crossley Motors vyráběla vozidla pro britskou armádu a RAF po celá 30. léta. V průběhu 2. světové války přicházely objednávky především od RAF. Bylo dodáno 11 000 ks podvozků, hlavně typu 4x4 (Q). Karoserie se měnily od valníku k technickým typům, jakými byly skříňové spojovací, pojízdné dílny, požární a vyprošťovací vozidla. Dobře známý byl tahač návesů, včetně pětitunového dlouhého a nízkého návěsu typu Tasker („Queen Mary“) pro přepravu leteckých součástí. Pozdější výroba používala kabinu méně archaického vzhledu, než je na obrázku.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Crossley 30/100 HP s postranními ventily. Zdvihový objem 5 266 cm³. Maximální výkon 67 kW (90 bhp) při 2 500 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu. Stálý převod nápravy 7,75:1. Hydraulické brzdy s posilovačem a podtlakovým systémem pro návěsy. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry. Pneumatiky 10,50-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 123 litrů (27 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 591 mm (102 in). Celková délka 4 674 mm (184 in), šířka 2 286 mm (90 in), výška 2 743 mm (108 in). Světlá výška 343 mm (13,5 in). Hmotnost (se 2 tunami balastní zátěže) 6 096 kg (13 440 lb).

Nahoře: tahač (s korbou pro balastní zátěž). *Dole vlevo:* generátorová souprava. *Dole vpravo:* požární vozidlo.



Nákladní automobil, třítunový, 4x4, univerzální

Ford WOT6



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 645 mm (143,5 in). Celkové rozměry 6 071x2 286x3 200 mm (239x90x126 in). Hmotnost 3 962 kg (8 735 lb).

V letech 1942–45 bylo vyrobeno téměř 30 000 ks podvozků. Existovala také letecky přepravovaná verze a další modely, např. opravárenská dílna, kontejner/úkryt (RAF) a různé typy strojních a všeobecných dílen. Odstranitelná střeška kabiny.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, tahač leh. protilet. kanonů

Ford Thames 4E nebo E4, FV13303



Motor osmiválcový vidlicový, 65 kW (87 bhp), Ford, 3 924 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Naviják 50 kN (5 tun). Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 3 810 mm (150 in). Celkové rozměry 6 452x2 438x3 302 mm (254x96x130 in). Hmotnost 5 194 kg (11 450 lb).

Kabina „Commer“ BLSP. Sedadla obsluhy kanonu vzadu. Také dodávkový (E2, FV13301) a různé sanitní (E3, FV13302/04/05). Celkově bylo v letech 1952/53 vyrobeno 5 000 ks podvozků. Označení výrobce 2E, 3E a 4E.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, univerzální, naviják

Karrier K6



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Karrier, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 962 mm (156 in). Celkové rozměry 5 791x2 210x3 150 mm (228x87x124 in). Hmotnost 4 014 kg (8 850 lb).

Zaveden koncem roku 1940. Svislý naviják 45 kN (4,5 tuny) byl těsně před zadní nápravou. Modely bez navijáku měly karoserii vyklenutou nad koly. Také letecky přepravovaná verze a tahač polního dělostřelectva s krátkým rozvorem.

Nákladní automobil, třítunový, 4x4, univerzální

Thornycroft Nubian TF/AC4/1



Motor čtyřválcový, 63 kW (85 bhp), Thornycroft AC4/1, 3 865 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Planetové redukce v nábojích kol. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 658 mm (144 in). Celkové rozměry 6 172x2 286x3 124 mm (243x90x123 in). Hmotnost 4 826 kg (10 640 lb).

Od poloviny roku 1940 bylo vyrobeno téměř 4 000 ks, hlavně pro RAF. Po válce výroba podvozků pokračovala s motory RR B80 i jinými, hlavně pro požární vozidla.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, univerzální

AEC Marshal 644



Motor čtyřválcový, 60 kW (80 bhp), AEC, 5 123 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-22 (později 9,00-20). Rozvor 3 874 mm (152,5 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 731x2 286x3 150 mm (265x90x124 in). Hmotnost 5 486 kg (12 095 lb).

V letech 1935–40 bylo vyrobeno přes 1 000 podvozků. Většinou s valníkovoou karoserií a jako odtahová a mostní vozidla (FBE, SBG), občas i jako skříňové dílenské a spojovací, dokonce i pojízdný kostel (viz *Wheels & Trucks*, č. 20).

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, laboratoř

Albion BY3



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Albion EN278A, 4 250 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 706x2 286x3 277 mm (264x90x129 in). Hmotnost 5 638 kg (12 430 lb).

Předcházející model BY1 (1938–40) měl čtyřválcový motor. Podvozek BY3 byl vyráběn v letech 1940–41 pro valník, mostní (SBG, TSB, FBE, Ponton), dílenská a další vozidla. Na obrázku bakteriologická laboratoř.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, mostní (FBE)

Albion BY5



Motor šestiválcový, 67 kW (90 bhp), Albion EN280B, 4 566 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 5 486x2 286x3 124 mm (261x90x123 in). Hmotnost 4 572 kg (10 080 lb).

Nástavba pro převoz skládacího člunu No. 1 Mk II (Weymanns). Podvozky byly vyráběny v letech 1941–45 také pro valníkovoou karoserie a mostní vozidla. Všimněte si úplného čelního okna pozdějšího typu.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, strojní

Albion FT103N, FV13581



Motor čtyřválcový, 56 kW (75 bhp), Albion EN286B, 4 880 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 594 mm (141,5 in), rozvor zadních náprav 1 295 mm (51 in). Celkové rozměry 6 350x2 286x3 353 mm (250x90x132 in). Hmotnost 7 316 kg (16 130 lb).

V letech 1949/50 bylo vyrobeno asi 60 ks a karosováno jako všeobecné dílenské vozidlo (pro opravy motorových vozidel). Registrace 26BC78-27BC08 a 54BD84-55BD13. Militarizovaná verze civilních podvozků Clansman.



Nákladní automobil, třítunový, 6x4

Austin K6

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

První vozidlo 6x4 firmy Austin bylo K3/YF z roku 1940, odvozené z nákladního vozidla 4x2 K3/YB s otevřenou kabinou. Bylo nahrazené řadou K6 s přední částí vojenského vzoru a s uzavřenou kabinou. Většina byla pro RAF, které vozidla používalo s mnoha různými karoseriemi (hlavně technického typu). Do poloviny roku 1945 bylo vyrobeno více než 13 000 podvozků a mnohé sloužily dlouho potom. Některé série byly uvolněné pro sovětskou armádu, a několik jich měli dokonce i Američané. Model K6A/ZH byl vyroben pro britskou armádu v letech 1944–45.

Nahoře: požární odtahové vozidlo. Dole vlevo: kancelář. Dole vpravo: autoopravna (K6A/ZH).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Austin s rozvodem OHV. Zdvihový objem 3 995 cm³. Maximální výkon 61 kW (82 bhp) při 2 900 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol (se šnekovým převodem). Přídavná převodovka dvoustupňová. Stálý převod nápravy 7,75:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 9,00 nebo 10,50-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 145 litrů (32 galonů). Tah navijáku 50 kN (5 tun), byl-li namontován.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 886 mm (153 in). Rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celková délka 7 010 mm (276 in), šířka 2 108 mm (83 in), výška 2 286 mm (90 in). Světla výška 241 mm (9,5). Celková hmotnost 7 874 kg (17 360 lb).



Nákladní automobil, třítunový, 6x4, požární

Crossley 30/100 HP



Motor čtyřválcový, 74,5 kW (100 bhp), Crossley, 5 266 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 40x9. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Jedno z asi 100 ks letištních požárních vozidel dodaných RAF v letech 1935/36. Vybavení firmy Auto Fire Protection Ltd.: dvouúčelové čerpadlo pro 1 820 l/min pěny nebo 1 270 l/min vody.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, odtahový

Crossley IGL



Motor čtyřválcový, 67 kW (90 bhp), Crossley, 5 266 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Vpředu odpružení vzduchem typu Gnuss. Velikost pneumatik 10.50-20. Rozvor 3 810 mm (150 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 782x2 286x3 302 mm (267x90x130 in). Hmotnost 5 130 kg (11 310 lb).

Ručně ovládaný jeřáb firmy Harvey Frost, 50 kN (5 tun). Také na třítunovém podvozku Crossley 4x4. RAF používalo oba podvozky s mnoha typy karoserií.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, jeřáb

Crossley IGL/Coles Mk VI



Motor čtyřválcový, 56 kW (75 bhp), Crossley, 5 266 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy (pouze prostřední náprava) s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pomocným pohonem poháněný naviják. Velikost pneumatik 9.00-20. Rozvor 3 912 mm (154 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 629x2 184x3 353 mm (261x86x132 in). Hmotnost 9 349 kg (20 610 lb).

Benzinoelektrický naviják (také na podvozích Austin K6 a Leyland Retriever). Generátor poháněný motorem Ford 10 HP. Nosnost 3 tuny v poloměru 1,68 m.

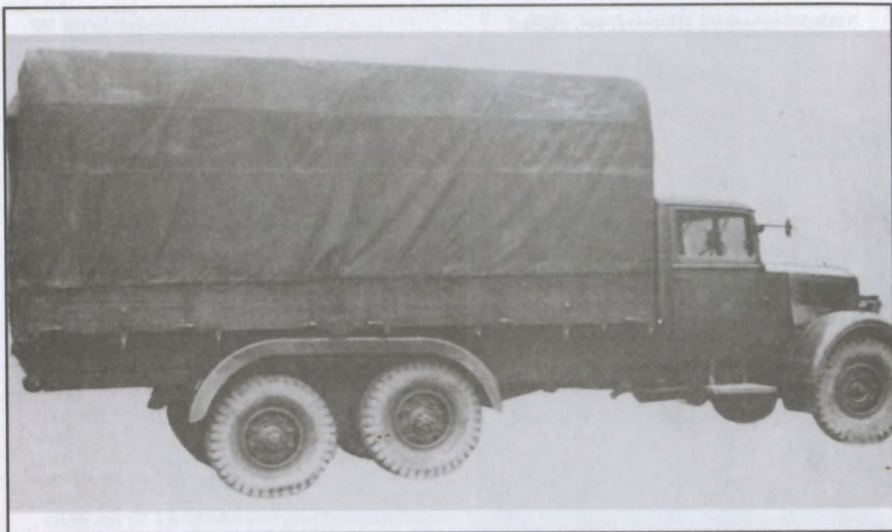
Nákladní automobil, třítunový, 6x4, světlomet

Ford (E)917T



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy, pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9.00-20. Rozvor 4 521 mm (178 in), rozvor zadních náprav 1 080 mm (42,5 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Jeden z 24 ks dodaných armádě v roce 1940 na militarizovaných podvozích Fordson Sussex 6x4 z roku 1939. Byly používány také podvozky z roku 1938 (817T) a starší, hlavně RAF s mnoha variantami karoserií, včetně navijáků pro obranné balony. Předchůdce WOT1.



Nákladní automobil, třítunový, 6x4

Ford WOT1

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Z 9 154 kusů podvozků WOT1 vyrobených v letech 1940–45 bylo armádě (jako podvozky světlometů, cisterny paliva) dodáno pouze 120 ks, většina byla určena RAF. Šlo o úpravu modelu WOT3 4x2. Modely WOT1A a WOT1A/1 měly delší rozvor – 4 521 mm (178 in). Druhý typ (a několik WOT1A) měl dvoustupňovou přidavnou převodovku a upravenou kabinu WOT6. Mezi mnoha karoseriemi (RAF) byly sanitní, navijedla balonů, přeprava vojsk, zubářské skříňové, požární, světlomety, fotografické laboratoře, spojovací skříňové atd.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Osmiválcový, kapalinou chlazený zážehový vidlicový motor Ford 30 HP s postranními ventily. Zdvihový objem 3 621 cm³. Maximální výkon 63 kW (85 bhp) při 3 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. U některých modelů přidavná dvoustupňová převodovka. Stálý převod nápravy 6,66:1. Mechanické brzdy (u některých modelů s podtlakovým posilovačem). Tuhé nápravy s půleliptickými listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 9,00 nebo 10,50-16. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 70 litrů (15,5 galonu).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 166 mm (164 in). Rozvor zadních náprav 1 080 mm (42,5 in). Celková délka 7 087 mm (279 in), šířka 2 134 mm (84 in), výška 3 099 mm (122 in). Světla výška 229 mm (9 in). Hmotnost 3 352 kg (7 390 lb), celková hmotnost 6 713 kg (14 800 lb).

Nahoře: WOT1 GS. *Dole vlevo:* WOT1A, sušení padáků.
Dole vpravo: WOT1A/1 výroba a dobíjení elektřiny.



Nákladní automobil, třítunový, 6x4, univerzální

Guy FBAX

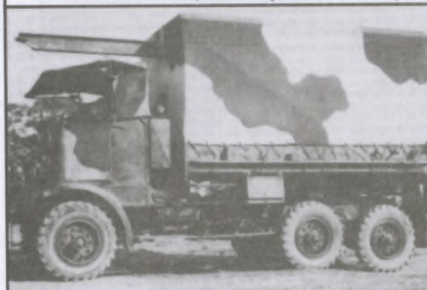


Motor čtyřválcový, 57 kW (76 bhp), Guy, 5 112 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-22 (později 9,00-20). Rozvor 3 810 mm (150 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 426x2 286x3 150 mm (253x90x124 in). Hmotnost 6 847 kg (12 095 lb).

Podvozky FBAX byly ve 30. letech dodávány s valníkovou karoserií (na obrázku), odťahovými, mostními (SBG), s jeřábem, strojí, se světlometem, spojovací a s dílnou RE.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, nehodový

Guy FBAX



Motor čtyřválcový, 57 kW (76 bhp), Guy, 5 112 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní hlavní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Naviják 50 kN (5 tun). Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 810 mm (150 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 5 994x2 286x3 454 mm (236x90x136 in). Hmotnost 5 792 kg (12 770 lb).

Nástavba s podélnou rampou a ručně ovládaným pohyblivým kladkostrojem. Také na Austinu K6, Crossley IGL8, Leylandu Retriever a Dodgi WK60.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, univerzální

Karrier CK6



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Karrier, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-22 nebo 9,00-20. Rozvor 3 810 mm (150 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 731x2 286x3 175 mm (265x90x125 in). Hmotnost 5 670 kg (12 500 lb).

Podvozky vyráběné koncem 30. let pro Ministerstvo války a vybavené jako valník (na obrázku). Karoserie mostního vozidla a strojí dílny.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, mostní

Karrier CK6



Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Karrier, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 810 mm (150 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 655x2 311x2 565 mm (262x91x101 in). Hmotnost 4 064 kg (8 960 lb).

SBG (Small Box Girder, skříňový nosník) nástavba, která byla montována také na podvozích AEC a Albion 6x4. Podvozek Karrier byl také používán pro FBE (Folding Boat Equipment, vybavení se skládacím člunem). Kanadská armáda pro taková vozidla ve 2. světové válce používala podvozky Diamond T 6x6.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, strojní

Leyland Retriever WLW2A



Motor čtyřválcový, 55 kW (73 bhp), Leyland, 5 895 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky pohaněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 807x x2 286x3 251 mm (268x90x128 in). Hmotnost s nákladem 8 890 kg (19 600 lb).

Skříňová karoserie. Horní části boků karoserie odklopné ven pro větrání. Pomocným pohonem pohaněný generátor 7,5 kW. Také na podvozích Albion a Thornycroft.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, mostní

Leyland Retriever WLW



Motor čtyřválcový, 55 kW (73 bhp), Leyland, 5 895 cm³, SV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky pohaněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 502x x2 261x3 277 mm (265x89x129 in). Hmotnost 5 588 kg (12 320 lb).

Pontonová karoserie No. 5 Mk I (člunová jednotka). Čtyři sloupky s nakládacími navijáky pro dvě poloviny pontonu a další vybavení. Mnoho dalších typů karoserií. Na obrázku je pozdější model.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, univerzální

Thornycroft Tartar WO/AC4/1



Motor čtyřválcový, 55 kW (74 bhp), Thornycroft AC4/1, 5 173 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky pohaněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 782x2 235x3 200 mm (267x88x126 in). Hmotnost 4 826 kg (10 640 lb).

Jedno z mnoha vozidel dodaných koncem 30. let, také s jinými typy karoserií, včetně opravných a dílny.

Nákladní automobil, třítunový, 6x4, fotografická laboratoř

Thornycroft Tartar WOF/AC4/1



Motor čtyřválcový, 57 kW (77 bhp), Thornycroft AC4/1, 5 173 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřřychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky pohaněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 9,00-20. Rozvor 3 962 mm (156 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 6 756x2 286x3 658 mm (266x90x144 in). Hmotnost s nákladem 9 398 kg (20 720 lb).

Podvozek nahradil koncem roku 1941 model WO/AC4/1. Také se vznětovým motorem (WOF/DC4/2). Vybavení zahrnovalo fotografický přístroj 457x508 mm pro reprodukci map.

Nákladní automobil, čtyřtunový, 4x2, taháč

Commer Q2



Motor šestiválcový, 66 kW (88 bhp), Commer, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy a podtlaková brzda návěsu. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 4 750x1 981x2 134 mm (187x78x84 in). Hmotnost není známa.

Militarizovaný Superpoise, oficiálně známý jako „Tractor, 4x2, Light, 10'0" WB, Type Q2", ale také označovaný (RAF) jako „čtyřtunový taháč“. Vyrobený v roce 1945, hlavně pro tažení návěsů „Queen Mary“ pro přepravu letadel.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x2, sklápěcí

Bedford OWST



Motor šestiválcový, 54 kW (72 bhp), Bedford, 3 519 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik vpředu 32x6, vzadu (po dvou) 34x7. Rozvor 2 819 mm (111 in). Celkové rozměry 4 724x 2 083x2 134 mm (186x82x84 in). Hmotnost 2 579 kg (5 685 lb).

Používaný RAF a americkou armádou (obrácená pětka a pronájem). Jednoramenný motorem ovládaný sklápěcí mechanismus vzad a sklopné postranice. Také modely s dlouhým vorem 3 988 mm (OWL) pro RAF a běžnou civilní dopravu.

Nákladní automobil, pětítunový, 4x2, odvoz obsahu septiků

Dennis 750-gal



Motor čtyřválcový, 56 kW (75 bhp), Dennis, 3 773 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 34x7. Rozvor 4 115 mm (162 in). Celkové rozměry 6 807x2 235x2 743 mm (268x88x108 in). Hmotnost 3 556 kg (7 840 lb).

Používaný armádou a RAF, 750-Gallon Sullage Tender (3 409 litrů), po roce 1944. Typický příklad vozidel omezeného rozsahu výroby na upravených civilních podvozcích Dennis, další zahrnovala dodávkové automobily pro přepravu výbušnin. Armáda měla dalších 20 ks na podvozcích PAXD II, asi z roku 1950.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x2, valník

Dennis Max Mk I



Motor čtyřválcový, 57 kW (77 bhp), Dennis O4, 6 502 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 4 267 mm (168 in). Celkové rozměry 6 655x2 286x3 200 mm (262x90x126 in). Hmotnost 4 953 kg (10 920 lb).

V letech 1940/41 bylo vyrobeno asi 500 ks, všechny pro armádu a RASC s valníkovou karoserií. Motor s přímým vstřikováním, se dvěma ventily a spalovacími prostory v pístech. Zobrazený exemplář byl jedním z dodávky 119 ks v roce 1940 (L192578696).

Nákladní automobil, šestitunový, 4x2, univerzální

Dennis Max Mk II



Motor čtyřválcový, 57 kW (77 bhp), Dennis O4, 6 502 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky (s rychloběhem) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 4 267 mm (168 in). Celkové rozměry 6 655x2 286x2 870 mm (262x90x113 in). Hmotnost 5 284 kg (11 650 lb).

Podvozky Max II se objevily v letech 1943/44 a do konce války jich bylo vyrobeno 1 000 ks (L5543991-4490 a L6184811-5310). V porovnání s Mk I měly pětirychlostní převodovku, dělený typ kabiny se střešním průřezem, karoserii klenutou nad koxy a další menší vylepšení.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x2, univerzální

ERF 2C14



Motor čtyřválcový, 51 kW (68 bhp), Gardner 4LW, 5 541 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 3 708 mm (146 in). Celkové rozměry 6 401x2 337x3 150 mm (252x92x124 in). Hmotnost 4 559 kg (10 050 lb).

Militarizované civilní nákladní vozidlo používané pro přepravu na velké vzdálenosti. Model C14 měl rozvor 3 797 mm (149,5 in) a pětirychlostní převodovku (s rychloběhem). V letech 1939–41 bylo vyrobeno 423 ks.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x2, valník

Foden DG/6



Motor čtyřválcový, 51 kW (68 bhp), Gardner 4LW, 5 541 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky (pouze pro první stupeň a zpátečku) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 3 835 mm (151 in). Celkové rozměry 6 604x2 286x3 073 mm (260x90x121 in). Hmotnost 5 200 kg (11 465 lb).

K mnoha sům „šestikolek“ vyrobila firma Foden pro RASC v letech 1940/41 jednu sérii 150 ks těchto DG/6. Všechny měly karoserii valníku.

Nákladní automobil, šestitunový, 4x2, univerzální

Maudslay Militant



Motor čtyřválcový, 51 kW (68 bhp), Gardner 4LW, 5 541 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 36x8. Rozvor 4 267 mm (168 in). Celkové rozměry 6 604x2 286x3 251 mm (290x90x128 in). Hmotnost 5 080 kg (11 200 lb).

V letech 1940–44 bylo vyrobeno přes 700 ks. Standardní karoserie s plochou podlahou firmy Startins z Birminghamu. Používané RASC a armádou. Po válce se stal civilním modelem Militant Mk II.



Nákladní automobil, šestitunový, 6x4

Thornycroft Amazon

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Ve 30. letech byly Ministerstvu letectví (RAF) a do Argentiny dodány militarizované podvozky Amazon. Po roce 1939 jich mnoho sloužilo u RAF jako podvozky pro pětitunové benzinoelektrické jeřáby Coles Mk VII k odstraňování havarovaných letadel a pro ostatní běžné zvedání. RNAS je používaly s jeřábem Neals & Rapid. Během 2. světové války bylo dodáno asi 2 000 kusů. Z 1 800 ks u RAF mělo asi 1 400 ks zážehové motory. Po roce 1944 byl používán větší rozvor – 5 029 mm (198 in) – a vznětový motor (NR6). Starší model existoval také s cisternou a jako tahač podvalníkůvých návěsů.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Thornycroft AC6/2 s rozvodem OHV. Zdvihový objem 7 759 cm³. Maximální výkon 74,5 kW (100 bhp) při 1 800 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních kol. Přídavná dvoustupňová převodovka. Stálý převod nápravy 7,66:1. Mechanické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhá náprava s listovými péry vpředu a kyvadlové polonápravy vzadu. Přední pneumatiky 12,75-20, zadní 13,50-20. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 191 litrů (42 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 3 581 mm (141 in). Rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celková délka 9 144 mm (360 in), šířka 2 134 mm (84 in), výška 4 267 mm (168 in). Hmotnost 13 463 kg (29 680 lb). Nosnost jeřábu od 5 tun na vzdálenost 2,29 m do 1,5 tuny na 5,79 m.

Nahoře: WF/AC6/2 (RAF). Dole vlevo: WF/AC/1 (WD). Dole vpravo: WF8/NR6 (RAF).



Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, sklápěcí

AEC Militant 0859, FV11005



Motor šestiválcový, 107 kW (144 bhp), AEC A223, 11 310 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20. Rozvor 3 924 mm (154,5 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 6 960x2 438x3 048 mm (274x96x120 in). Hmotnost 9 857 kg (21 730 lb).

Jeden z 290 kusů třístranných sklápěcích automobilů s korbou 5,35 m² dodaných počátkem 50. let. Série FV11000 zahrnovala modely 6x4 a 6x6 (také s větším rozvorem) s několika typy karoserií.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Albion CX6



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Albion EN244, 9 080 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery (vzadu dvojíty). Pneumatiky 40x8. Rozvor 4 877 mm (192 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 8 636x2 286x3 505 mm (340x90x138 in). Hmotnost 7 443 kg (16 410 lb).

V letech 1940/41 bylo pro RASC vyrobeno 172 kusů (L605001172). Existoval také podobně vyladěný tahací děl CX22S.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Albion CX23N



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Albion EN244, 9 080 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 4 877 mm (192 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 8 026x2 489x3 353 mm (316x98x132 in). Hmotnost 8 355 kg (18 420 lb).

V roce 1941 nahradil ve výrobě model CX6. Na základě 5 objednávek bylo vyrobeno přes 400 ks. Na rozdíl od svého předchůdce CX23N měl vzadu otočně uložený podvozek se zdvojenými nápravami.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Albion WD/HD/23N, FV11101



Motor šestiválcový, 111 kW (149 bhp), Albion EN257C, 10 457 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 877 mm (192 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 8 306x2 489x3 607 mm (327x98x142 in). Hmotnost 9 764 kg (21 525 lb).

Série FV11100 vyráběná počátkem 50. let. Zahrmovala krátké i dlouhé (na obrázku) podvozky pro valník. Existovala také sklápěcí a strojní vozidla a otočné jeřáby.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Foden DG6/10



Motor šestiválcový, 76 kW (102 bhp), Gardner 6LW, 8 369 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky (pro první stupeň a zpátečku) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 36x8. Rozvor 4 737 mm (186,5), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové rozměry 8 128x2 286x3 150 mm (320x90x124 in). Hmotnost 7 112 kg (15 680 lb).

Starší model měl vzadu po dvou pneumatikách. V letech 1939–41 bylo vyrobeno několik set kusů. Pozdější modely měly pneumatiky 13,50-20 na dělených kolech typu WD, vzadu jednoduché.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Foden DG6/12



Motor šestiválcový, 76 kW (102 bhp), Gardner 6LW, 8 369 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky (pro první stupeň a zpátečku) poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 4 775 mm (188 in), rozvor zadních náprav 1 321 mm (52 in). Celkové rozměry 8 128x2 311x3 200 mm (320x91x126 in). Hmotnost 8 432 kg (18 590 lb).

Vyráběl se po roce 1941 s velkými pneumatikami pro plošiny a skříňové dodávkové automobily (fotografování, fotomechanické a tiskářské práce), ale i pro železniční opravy.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Leyland WSW17 Hippo Mk I



Motor šestiválcový, 73 kW (98 bhp), Leyland E155, 8 990 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými perry, vzadu dvojími. Pneumatiky 36x8. Rozvor 4 877 mm (192 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 8 611x2 286x3 404 mm (339x90x134 in). Hmotnost 7 328 kg (16 155 lb).

V letech 1939/40 dodáno RASC téměř 330 ks. V zásadě militarizované civilní vozidlo s otevřenou kabinou a plochou valníkovou karoserií. Zadní pružiny ukotvené na výkyvných polonápravách.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, univerzální

Leyland Hippo Mk II



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Leyland L, 7 399 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 4 724 mm (186 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 8 306x2 464x3 327 mm (327x97x131 in). Hmotnost 9 575 kg (21 110 lb).

Vyráběl se po roce 1944, s různými typy karoserií, zvláště po válce, včetně skříňových. Model Mk IIB byl podobný; Mk IIA měl vpředu pneumatiky 10,50-22, vzadu po dvou 36x8.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, valník

Leyland 19H/1 Hippo Mk IV



Motor šestiválcový, 93 kW (125 bhp), Leyland O600, 9 800 cm³ vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy s posilovačem a podtlakové/pneumatické brzdy pro přívěs. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20. Rozvor 4 724 mm (186 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 8 382x 2 515x3 353 mm (330x99x132 in). Hmotnost 9 095 kg (20 050 lb).

Jedna z mnoha verzí řady Hippo FV11200 pro RAF. Varianty kabiny zahrnovaly typ s průřezem a poklopem výklopným dopředu (pro vozidla s radarem).

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, cisterna na let. pohonné hmoty

Leyland 19H/1 Hippo Mk IV



Motor šestiválcový, 93 kW (125 bhp), Leyland EO600, 9 800 cm³ vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky (s pomocným pohonem) poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20 vpředu, 15,00-20 vzadu. Rozvor 4 724 mm (186 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 8 458x2 591x 3 327 mm (353x102x131 in). Hmotnost 13 336 kg (29 400 lb).

FV11202 byla palivová cisterna na 11 360 m³ leteckých pohonných hmot. Pomocným pohonem poháněné čerpadlo v přední části. Vybavení firmy Thompson Bros.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, valník

Thornycroft SM/GRN6/2, FV11402



Motor šestiválcový, 127 kW (170 bhp), Thornycroft GRN6/2, 11 325 cm³ OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 5 105 mm (201 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 8 585x2 489x3 607 mm (338x98x142 in). Hmotnost 11 775 kg (25 960 lb).

Jeden z 216 ks dodaných britské armádě počátkem 50. let, spolu s asi 400 tahači návěšů (FV11401). Civilní verze byla známá jako Big Ben.

Nákladní automobil, desetitunový, 6x4, taháč

Thornycroft SMC/KRN6/TRAC



Motor šestiválcový, 115,5 kW (155 bhp), Thornycroft KRN6, 11 325 cm³ vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 14,00-20. Rozvor 4 115 mm (162 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 6 579x2 438x2 972 mm (259x96x117 in). Hmotnost asi 9 979 kg (22 000 lb).

Dodaný indické armádě. Podobný model SM/GRN6 (FV11401) britské armádě, ale se vznětovým motorem a navijákem. Civilně nabízený v řadě Big Ben.



Nákladní automobil, desetitunový, 6x6

AEC 854/O854

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Odvozený od modelu Matador 4x4 těžého výrobce a vyráběný během 2. světové války hlavně pro RAF s zážehovým nebo vznětovým motorem (modely 854 a O854). Většina měla vznětové motory a nesla palivovou cisternu o 11 360 l a vybavení v několika variantách. Existoval také typ s cisternou na 9 090 litrů s čerpacím zařízením firmy Zwicky. Ostatní podvozky se používaly pro zařízení na výrobu kyslíku a dusíku, otočné jeřáby atd. Pro armádu existovala obrněná velitelská vozidla a experimentální tahače děl.

Nahoře: palivová cisterna Mk. II, 11 360 l. AVGAS. *Dole:* zařízení na výrobu kyslíku a dusíku, jeřáb Coles (benzino-elektrický).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Šestiválcový, kapalinou chlazený vznětový motor AEC A196. Zdvihový objem 7 581 cm³. Výkon 71 kW (95 bhp) při 1 800 ot/min., u zážehového motoru 7 413 cm³, OHV, 69 kW (92 bhp) při 2 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka dvoustupňová s odpojením předního náhonu spojkou. Stálý převod přední nápravy 7,9:1, zadní nápravy 8,25:1. Hydraulické brzdy s podtlakovým posilovačem. Tuhé nápravy s listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 13,50 nebo 14,00-20. Elektrická soustava 12 V (24 V startér, generátor). Objem paliva 182 litrů (40 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 4 496 mm (177 in). Rozvor zadních náprav 1 295 mm (51 in). Celková délka 7 620 mm (300 in), šířka 2 388 mm (94 in), výška 3 302 mm (130 in). Hmotnost 11 279 kg (24 865 lb), celková hmotnost 20 412 kg (45 000 lb).



Transportér, dvacetitunový, 6x4 až 8	Albion CX24S
	Motor šestiválcový, 105 kW (140 bhp), Albion EN248B, 10 487 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Naviják 80 kN (8 tun). Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 36x8. Rozvor 4 496 mm (177 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in) plus 4 877 mm (192 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 13 360x2 870x2 616 mm (526x113x103 in). Hmotnost 15 384 kg (33 915 lb). V letech 1941–44 bylo vyrobeno 751 ks. Jako přepravník tanků nevhodný, a proto přeměněný na patnáctitunový transportér používaný k dopravě kabelových cívek, telefonních stožárů a podobně.

Transportér, třicetitunový, 6x4-8	Scammell TRMU/30/TRCU/30
	Motor šestiválcový, 76 kW (102 bhp), Gardner 6LW, 8 369 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a dvounápravových podvozků s ozubenými soukolími poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Naviják 80 kN (8 tun). Pérování příčnými listovými pery vpředu. Pneumatiky 13,50-20, kromě zadních 15,00-20 vlastního tahače. Rozvor: tahač 4 572 mm (180 in), návěs (od otočného čepu) 7 010 mm (276 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in), resp. 1 549 mm (61 in). Celkové rozměry 15 138x2 896x3 327 mm (596x114x131 in). Hmotnost 20 219 kg (44 575 lb). Předchozí dvacetitunový model měl vodorovný návěs (a velikost předních pneumatik tahače 10,50-20). V letech 1939–45 bylo vyrobeno celkem 548 ks.

Tahač, třicetipětitunový, 6x4, přeprava tanků	Rotinoff Super Atlantic GR7
	Motor osmiválcový, 248 kW (333 bhp), RR C8SFL, 16 200 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a třístupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Naviják 225 kN (22,5 tuny). Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky vpředu 14,00-24, vzadu 18,00-25. Rozvor 5 258 mm (207 in), rozvor zadních náprav 1 727 mm (68 in). Celkové rozměry 9 246x2 972x3 353 mm (364x117x132 in). Hmotnost 20 956 kg (46 200 lb). Celková hmotnost vozidla 35 924 kg (79 200 lb). Zkoušený, ale nepřijatý britskou armádou. Malé množství bylo dodáno v 50. letech do Švýcarska spolu s typem Atlantic, šestiválcovým C6SFL, 186 kW (250 bhp), pro přepravu obrněných bojových vozidel.

Tahač, padesátitunový, 6x4, přeprava tanků	Thornycroft Antar Mk 1, FV12001
	Motor osmiválcový vidlicový, 194 kW (260 bhp), Rover Meteorite Mk 204, 18 013 cm³; prostřednictvím čtyřrychlostní hlavní a třístupňové přídavné převodovky poháněná zadní kola. Vzduchové brzdy. Naviják 200 kN (20 tun). Pérování listovými pery, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20. Rozvor 4 724 mm (186 in), rozvor zadních náprav 1 575 mm (62 in). Celkové rozměry 8 382x3 200x3 048 mm (330x126x120 in). Hmotnost 20 321 kg (44 800 lb). Prostor pro stálou balastní zátěž. Tahal padesátitunové přívěsy. Mk 2 (FV12002) měl točnici pro padesátí a šedesátitunové návěsy. Ve službě od roku 1951/52.

Tahač, 3x2, valník

Scammell MH6



Motor čtyřválcový, 27 kW (36 bhp), Scammell, 2 043 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Jediné přední kolo odpružené vinutou pružinou. Tuhá zadní náprava s listovými péry. Velikost pneumatik vpředu 8,25-10, vzadu 10,50-13. Rozvor 2 819 mm (111 in). Celkové rozměry a hmotnost nejsou známy.

Vzácná verze Scammell Mechanical Horse (mechanického koně). Vyráběný pro Královské námořnictvo s prostorem pro balastní zátěž. Armáda měla několik tahačů se standardní kabinou. Jako tahač byl MH6 používán pro návěsy s registrací WD, RAF a RN.

Tahač, 4x2, valník

Ford WOT3/Allan Taylor Tractor



Motor osmiválcový vidlicový, 63 kW (85 bhp), Ford, 3 621 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky Warford poháněná zadní kola. Mechanické brzdy a podtlaková brzda přívěsu. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 2 667 mm (105 in). Celkové rozměry asi 4 572x2 210x2 134 mm (180x87x84 in). Hmotnost 4 560 kg (5 350 lb).

Zkrácená verze nákladního vozidla WOT3 1 524 kg (30 cwt) pro tažení sedmitunových přívěsů atd. Podobnou verzi vyráběla firma Reynolds. Podvozky Thames 7V byly měněné také za 2. světové války, všechny pro RAF. Po válce také s točnicí pro návěsy.

Tahač, 4x2, letadlový

David Brown VIG.1/462



Motor čtyřválcový, 28 kW (37 bhp), David Brown, 2 523 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a měniče točivého momentu Brockhouse poháněná zadní kola. Mechanické brzdy (a podtlaková brzda přívěsu). Otočná přední náprava bez odpružení. Vzadu naviják 50 kN (5 tun). Pneumatiky vpředu 31-9, vzadu 12,75/13,00-24. Rozvor 1 791 mm (70,5 in). Celkové rozměry 3 327x1 930x1 524 mm (131x76x60 in). Hmotnost 3 887 kg (8 570 lb).

Tažná síla 25 kN (2 540 kg). Používaný RAF ve 2. světové válce pro tažení letadel a běžné potřeby tažení. Také bez měniče točivého momentu (AW100, AW500, VIG.1/100).

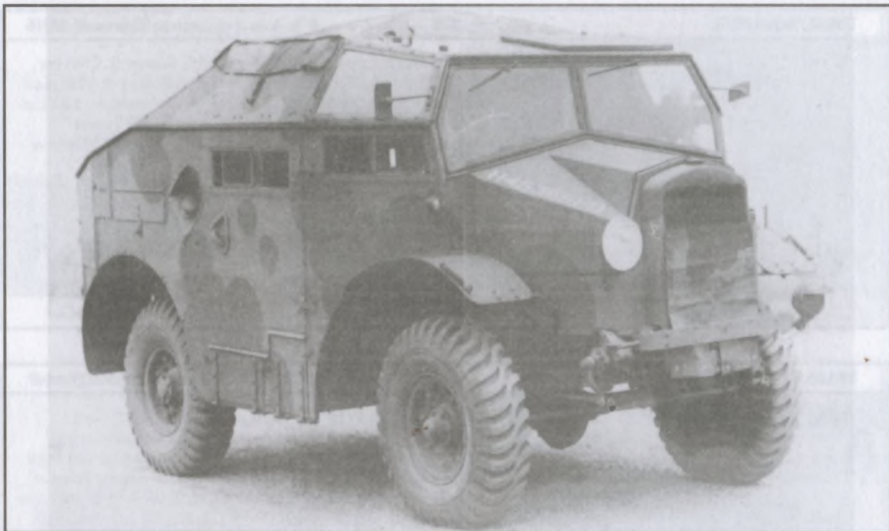
Tahač, 4x4, letadlový

Sentinel T/AH



Motor osmiválcový, 119 kW (160 bhp), RR B80, 5 675 cm³, IOE; prostřednictvím čtyřrychlostní poloautomatické převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Vzadu naviják 76 kN (7,6 tuny). Velikost pneumatik 11,00-20. Rozvor 2 794 mm (110 in). Celkové rozměry 6 502x2 438x 2 184 mm (256x96x86 in). Hmotnost 12 510 kg (27 580 lb).

Tahač zavedený v letech 1960/61 jako vylepšená výrobní verze Douglas Tugmaster. Tento tahač dokázal tahat náklady až do 90 720 kg (40 824 lb). Byl vybavený generátorem k údržbě elektrických systémů letadel.

**Tahač, 4x4, polní dělostřelecký****Morris-Commercial C8****VŠEOBECNÉ ÚDAJE:**

„Morris Quad“, zavedený v roce 1939, byl ve výrobě po celou 2. světovou válku. Bylo vyrobeno téměř 4 000 ks Mk I (1939) a Mk II (1939/40). Tyto modely měly dvacetipalcová kola a stálý pohon všech kol. Od roku 1944 s karosérií No. 5 se čtvercovým tvarem čtyř dveří. Celková výroba Mk III dosáhla přes 6 000 kusů, z toho nejméně 1 500 ks mělo karosérii No. 5. Podvozky se používaly také jako podvozek protitankového kanonu (C8/AT) a Predictor (C8/P), mnohé z nich byly přeměněny na tahače protitankových děl. Podobné „Quady“ (nebo FATy - Field Artillery) vyráběly firmy Guy, Karrier a v Kanadě Ford a GM.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Čtyřválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Morris-Commercial EH s postranními ventily. Zdvihový objem 3 519 cm³. Maximální výkon 52 kW (70 bhp) při 3 000 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon všech kol. Přídavná převodovka jednostupňová s odpojením předního náhonu (mimo 1. stupně a při zpátečky). Stálý převod nápravy 6,57:1. Hydraulické brzdy. Tuhé nápravy s listovými péry. Pneumatiky 10,50-16. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 100 litrů (22 galonů). Tažná síla navijáku 40 kN (4 tuny).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozvor 2 515 mm (99 in). Celková délka 4 496 mm (177 in), šířka 2 286 mm (90 in), výška 2 362 mm (93 in). Světlná výška 292 mm (11,5 in). Hmotnost 3 302 kg (7 280 lb), celková hmotnost 5 690 kg (12 545 lb).

Nahoře: Mk III. Dole vlevo: Mk II. Dole vpravo: Mk III č. 5.



Tahač, 4x4, polní dělostřelecký



Guy Quad-Ant

Motor čtyřválcový, 45 kW (60 bhp), Meadows 4ELA, 3 686 cm³, OHV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a jednostupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Mechanické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20 (později 10,50-16). Rozvor 2 565 mm (101 in). Celkové rozměry 4 572x2 286x2 311 mm (180x60x91 in). Hmotnost 3 874 kg (8 540 lb).

Od roku 1938 do roku 1944 bylo vyrobeno 3 878 ks. Pak byla na podobných podvozcích vyráběna valníkova nákladní vozidla. Osádka 6. Škránky na 96 kusů munice a 8 kusů protipancéřové munice. Dodáván také do Egypta.

Tahač, 4x4, polní dělostřelecký



Karrier KT4 „Spider“

Motor šestiválcový, 60 kW (80 bhp), Karrier, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní poloaufomatické převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy, naviják 50 kN (5 tun). Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 794 mm (110 in). Celkové rozměry asi 4 826x2 235x 2 413 mm (190x88x95 in). Hmotnost není známa.

V letech 1939–42 bylo vyrobeno 520 ks pro indickou armádu. Karoserie FAT firmy BLSP ze Sloughu. Používaný pro tažení osmnáctiliberních, osmnácti- až dvacetipětiliberních a dvacetipětiliberních polních děl.

Tahač, 4x4, polní dělostřelecký



Garner G3

Dva motory osmiválcové vidlicové, Ford, 3 621 cm³, SV; každý z nich poháněl prostřednictvím čtyřrychlostních převodovek a společné jednostupňové přídavné převodovky jednu nápravu. Hydraulické brzdy s posilovačem. Pérování příčnými listovými pery vpředu. Velikost pneumatik 12,00-20. Rozvor 3 835 mm (151 in). Celkové rozměry nejsou známy. Hmotnost 5 080 kg (11 200 lb).

Navržený Nicholasem Strausslerem s využitím mnoha součástek firmy Ford. Podle zpráv byly vyrobeny pouze 53 ks: 23 ks pro Brity (H4649210-32), zbytek pro Turecko. Prototyp postavila maďarská firma Manfred Weiss v letech 1937/38.

Tahač, 4x4, střední dělostřelecký



AEC Matador O853

Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), AEC A173, 7 581 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem (později vzduchové). Pérování listovými pery. Naviják 70 kN (7 tun). Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor 3 848 mm (151,5 in). Celkové rozměry 6 325x2 388x3 099 mm (249x94x122 in). Hmotnost 7 189 kg (15 850 lb).

V letech 1938–45 bylo vyrobeno téměř 10 000 podvozků. Vedle Matadoru existovaly početné verze pro RAF. Některá starší vozidla (model 853) měla zážehový motor.

Tahač, 6x4, těžký dělostřelecký

Albion CX22S



Motor šestiválcový, 74,5 kW (100 bhp), Albion EN244, 9 080 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Naviják Scammell 80 kN (8 tun). Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20. Rozvor 4 496 mm (177 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 7 772x2 667x3 150 mm (306x105x124 in). Hmotnost 10 605 kg (23 380 lb).

Od konce roku 1943 do poloviny roku 1945 bylo vyrobeno více než 500 ks. Karoserie s kabinou vpředu a dvěma na obou stranách.

Tahač, 6x4, těžký dělostřelecký

Scammell Pioneer R100



Motor šestiválcový, 76 kW (102 bhp), Gardner 6LW, 8 369 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a zadního podvozku se zdvojenými nápravami s ozubenými soukolími poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Naviják 80 kN (8 tun). Pérování příčnými listovými perry vpředu. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 3 708 mm (146 in), rozvor zadních náprav 1 295 mm (51 in). Celkové rozměry 6 274x2 591x2 972 mm (247x102x117 in). Hmotnost 8 509 kg (18 760 lb).

Po roce 1937 bylo vyrobeno 768 ks. Karoserie z ocelových plátů pro devíticennou osádku, munici a vybavení. Nahře rampa se zvedákem 508 kg (8 cwt).

Tahač, 6x4, těžký odtahový

Scammell Pioneer SV/2S



Motor šestiválcový, 76 kW (102 bhp), Gardner 6LW, 8 369 cm³, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky a zadního podvozku se zdvojenými nápravami s ozubenými soukolími poháněná zadní kola. Mechanické brzdy s posilovačem. Naviják 80 kN (8 tun). Pérování příčnými listovými perry vpředu. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 3 708 mm (146 in), rozvor zadních náprav 1 295 mm (51 in). Celkové rozměry 6 172x2 642x2 870 mm (243x104x113 in). Hmotnost 9 818 kg (21 645 lb).

Jefáb Herbert Morris s výsuvným ramenem. Tahač vyráběn po roce 1939, známý také jako RP13. Modely SV/IS a IT (vyráběno 43 ks) měly skládací rameno jefábu.

Tahač, 6x6, polní dělostřelecký

Albion FT15N



Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), Albion EN281, 4 566 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Naviják 80 kN (8 tun). Pérování listovými perry, vzadu obrácenými. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 3 810 mm (150 in). Celkové rozměry 6 375x2 311x2 337 mm (251x91x92 in). Hmotnost 5 994 kg (13 215 lb).

Tahač děl s nízkou siluetou zavedený koncem roku 1944. Od ledna 1945 do března 1946 omezená výroba. FT15NW byl vodotěsný.

Tahač, desetitunový, 6x6, těžký, protiletadlové kanony**AEC Militant O860, FV11002**

Motor šestiválcový, 107 kW (144 bhp), AEC A223, 11 310 cm³, vznětový; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Naviják 50 kN (5 tun). Pérování listovými péry, vzadu obrácenými. Pneumatiky 14,00-20. Rozvor 3 924 mm (154,5 in), rozvor zadních náprav 1 372 mm (54 in). Celkové rozměry 7 366x2 438x3 048 mm (290x96x120 in). Hmotnost 10 464 kg (23 070 lb).

Tahač z 50. let pro střední děla a těžké protiletadlové kanony (Bofors 1 016) s vybavením. Také jako 6x4 (O859, FV11001).

Tahač, desetitunový, 6x6, střední dělostřelecký**Leyland Martian, FV1103**

Motor osmiválcový, 160 kW (215 bhp), RR B81, 6 490 cm³, IOE; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky, třístupňové přídatné převodovky a zdvojených náprav s ozubenými soukolími poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy, naviják 100 kN (10 tun). Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu výkyvné nápravy. Pneumatiky 15,00-20. Rozvor 4 420 mm (174 in), rozvor zadních náprav 1 397 mm (55 in). Celkové rozměry 8 179x2 591x3 073 mm (322x102x121 in). Hmotnost 14 313 kg (31 555 lb).

Navržen pro střední děla. Kabina pro dvanáctičlennou osádku. Z 50. let. Varianty zahrnovaly valník/tahač (FV1110, 1121) a vyprošťovací vozidlo (FV1119). Viz *Wheels & Trucks*, č. 23.

Tahač, desetitunový, 6x6, vyprošťovací**Scammell Explorer, FV11301**

Motor šestiválcový, 130,5 kW (175 bhp), Meadows 6PC630, 10 375 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní (s rychloběhem) převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky a zadního podvozku se zdvojenými nápravami s ozubenými soukolími poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Naviják 150 kN (15 tun). Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu výkyvné nápravy. Pneumatiky 14,00-20.

Rozvor 3 505 mm (138 in), rozvor zadních náprav 1 295 mm (51 in). Celkové rozměry 6 274x2 591x3 150 mm (247x102x124 in). Hmotnost 11 875 kg (26 180 lb).

První objednávka na vojenská vozidla po válce u firmy Scammell zněla na 125 ks těchto tahačů s registrací 34BC92-36BC16. Následovaly další dodávky pro armádu a RAF.

Tahač, dvacetitunový, 6x6, valník**Scammell Constructor, FV12101**

Motor šestiválcový, 130,5 kW (175 bhp), Meadows 6PC630, 10 375 cm³, OHV; prostřednictvím šestirychlostní (s rychloběhem) převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Naviják 150 kN (15 tun). Pérování příčnými listovými péry vpředu, vzadu obrácenými. Pneumatiky 12,00-20. Rozvor 4 801 mm (189 in). Celkové rozměry 7 569x2 642x2 972 mm (298x104x117 in). Hmotnost 14 275 kg (31 470 lb).

Jeden z objednávek na 346 ks, z nichž 52 ks mělo točnici pro návěsy s délkou. Z roku 1954. Také pro armádu a RAF se vznětovým motorem firmy RR.

Tahač, kolopásový

Fordson N/Roadless



Motor čtyřválcový, 33,5 kW (45 bhp), Fordson, 4 380 cm³, SV; prostřednictvím třířychlostní převodovky poháněná zadní kola. Vícekotoučová převodová brzda. Nezkrácená výkyvná přední náprava. Velikost pneumatik (vpředu) 6,00-19. Rozvor 1 829 mm (72 in). Celkové rozměry 3 251x1 753x1 397 mm (128x69x55 in). Hmotnost 3 302 kg (7 280 lb).

V zásadě upravený zemědělský traktor se zadními koly nahrazenými pryží spojovanými pásy Roadless Traction. Vpředu (na obrázku) nebo vzadu naviják firmy Hesford. Zavedený v roce 1938 a používán RAF.

Tahač, pásový

ROF Light Dragon Mk IIB

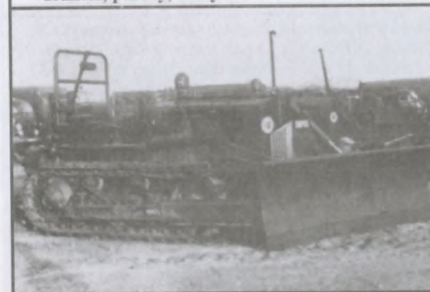


Motor šestiválcový, 44 kW (59 bhp), Meadows, OHV; prostřednictvím planetové převodovky Wilson poháněná přední hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení brzděním pásů. Maximální rychlost 48 km/h. Zavěšení Horstmann se šikmými dvojitými tlačnými pružinami. Celkové rozměry 3 912x2 057x1 905 mm (154x81x75 in). Hmotnost asi 4 268 kg (9 410 lb).

Vyráběný v letech 1933–35 hlavně továrnou Royal Ordnance Factory (ROF) pro tažení děl (na obrázku houfnice 94 mm). Modely Mk. IIB a C byly v podstatě podobné.

Traktor, pásový, těžký

Fowler Challenger 3



Motor šestiválcový, 93 kW (125 bhp), Leyland AU600/9, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní (4 stupně dozadu) převodovky poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Celkové rozměry základního stroje 4 851x2 743x2 159 mm (191x108x85 in). Hmotnost základního stroje 15 762 kg (34 750 lb).

Traktory Fowler po 2. světové válce používali ženisté k šikmému odhrnování, k tažení shrnovače a podobným účelům. Rada Challenger 3 zahrnovala následující verze: Mk. 1, 2/1, 2/2 a Mk. 3, 3/1, 3/2.

Traktor, pásový, supertěžký

Vickers Vigor Mk 2



Motor šestiválcový, 134 kW (180 bhp), RR C6SFL, přeplňovaný vznětový; prostřednictvím šestirychlostní (3 stupně dozadu) převodovky (nebo měniče točivého momentu se 3 stupni) poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Řízení posilovačem ovládanou spojkou. Plně výkyvná náprava. Celkové rozměry (základní stroj) 5 105x2 616x2 311 mm (201x103x91 in). Hmotnost (základní stroj) 16 765 kg (36 960 lb).

Traktor zavedený počátkem 50. let jako VR180, později přejmenovaný na Vigor. Používaný Královskými ženisty pro různé účely jako tahač velikosti 1 (Size 1 crawler tractor). Viz *Wheels & Tracks*, č. 15.

Tahač, 4x4, protitankový

Morris-Commercial C8/AT Mk III



Motor čtyřválcový, 52 kW (70 bhp), Morris-Commercial EH, 3 519 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-16. Rozvor 2 515 mm (99 in). Celkové rozměry 4 343x2 210x2 743 mm (171x87x108 in). Celková hmotnost 5 030 kg (11 090 lb).

Používal se k tažení sedmnáctitunových kanonů, šlo o verzi modelu C8/MG Portee (2 lb), vozidla z konce roku 1943. Existovaly také podobné verze vozidla C8/P Predictor. Tahače měly sedadla pro osmičlennou obsluhu.

Kanon, samohybný, 4x4, protiletadlový 1 016 (Bofors)

Morris-Commercial C9/B



Motor čtyřválcový, 52 kW (70 bhp), Morris-Commercial EH 3 519 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry (vzadu zablokovatelné). Stabilizátory. Pneumatiky 10,50-16. Rozvor 3 048 mm (120 in). Celkové rozměry 6 096x2 235x2 286 mm (240x88x90 in). Hmotnost 3 454 kg (7 615 lb).

Speciálně zesílené podvozky. Sklopný volant. Sedáčky pro 4 osoby v otevřené kabině. Podobná vozidla zkonstruovala firma Ford Kanada (model F60B).

Kanon, samohybný, 4x4, protitankový šestiliberň

AEC Matador O853 „Deacon“



Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), AEC A173, 7 581 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přídatné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor 3 848 mm (151,5 in). Celkové rozměry asi 6 477x2 362x2 819 mm (255x93x111 in). Hmotnost 12 193 kg (26 880 lb).

V roce 1942 bylo vyrobeno 175 ks (přeměnou ze standardních podvozků Matador firmou AEC) pro službu v severní Africe. Některé byly později přemístěny do Turecka, další byly upraveny pro jiné úkoly.

Obojživelné vozidlo, čtyřtunové, 8x8

Morris-Commercial Terrapin Mk I



Dva osmiválcové motory vidlicové, Ford, 3 621 cm³, SV; každý motor prostřednictvím třírychlostní převodovky, jednostupňové přídatné převodovky a šnekové rozvodovky poháněl kola na jedné straně. Mechanické brzdy. Smykové řízení. Pneumatiky 12,75-24. Rozvor 4 343 mm (171 in), rozvor zadních náprav 1 448 mm (57 in). Celkové rozměry 7 010x2 667x2 921 mm (276x105x115 in). Hmotnost 6 908 kg (15 230 lb).

Prototyp postavila firma Thornycroft. V letech 1943–44 firma Morris vyrobila 500 ks. Nákladový prostor byl vpředu a vzadu, řidič uprostřed. Větší Mk II (Thornycroft) pouze experimentální.

Průzkumný automobil, 4x4

Daimler Mk II „Dingo“



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 41 kW (55 bhp), Daimler 18 HP, 2 520 cm³, OHV; prostřednictvím pětýchlostní předvolitelné převodovky s kapalinovým setrvačником a jedno-
stupňové přidavné převodovky s diferenciálem poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Pneumatiky 7,00-18. Rozvor 1 981 mm (78 in). Celkové rozměry 3 175x1 702x1 499 mm (125x67x59 in). Hmotnost 2 597 kg (5 725 lb). Osádka 2.

Konstrukce firmy BSA, ve 2. světové válce vyráběná firmou Daimler v 5 verzích, všechny s malými odlišnostmi. Celková výroba 6 626 ks. Starší modely měly řízení 4 kol. Okopírované italskou firmou Lancia.

Průzkumný automobil, 4x4

Humber Mk I



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 65 kW (87 bhp), Humber, 4 088 cm³, SV; prostřednictvím čtyřýchlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry, vpředu nezávislé s příčným přerem. Pneumatiky 9,25-16. Rozvor 2 311 mm (91 in). Celkové rozměry 3 835x1 880x 2 134 mm (151x74x84 in). Hmotnost 3 445 kg (7 595 lb). Osádka 2-3.

Zavedený skupinou Rootes v roce 1942. Do roku 1945 bylo vyrobeno 4 300 vozidel Mk I a II. Model Mk II měl odlišnou převodovku, ale jinak byl podobný. Na obrázku se zakrytým kulometem Bren.

Průzkumný automobil, 4x4

Daimler Ferret Mk 1, FV701(C)



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 72 kW (96 bhp), vzadu, RR B60, 4 258 cm³, IOE; prostřednictvím pětýchlostní předvolitelné převodovky a přidavné převodovky (vpřed i vzadu) poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení vinutými pružinami. Pneumatiky 9,00-16. Rozvor 2 286 mm (90 in). Celkové rozměry 3 835x1 905x1 448 mm (151x75x57 in). Hmotnost 3 100 kg (6 835 lb). Osádka 3.

Spojovací vozidlo zavedené počátkem 50. let a dodávané britským jednotkám i jiným státům. Pohon z přidavné převodovky prostřednictvím samostatných hřídelů a redukcí v nábojích kol.

Průzkumný automobil, 4x4

Daimler Ferret Mk 2, FV701(E)



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 72 kW (96 bhp), RR B60, 4 258 cm³, IOE; prostřednictvím pětýchlostní předvolitelné převodovky a přidavné převodovky (vpřed i vzadu) poháněná všechna kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé odpružení vinutými pružinami. Pneumatiky 9,00-16. Rozvor 2 286 mm (90 in). Celkové rozměry 3 835 x1 905x1 880 mm (151x75x 74 in). Hmotnost 3 608 kg (7 955 lb). Osádka 2.

Jako Mk 1, ale s ručně ovládanou věží s kulometem uprostřed. Určený pro průzkumné úkoly. Několik variant a odvozin. Celková výroba v letech 1952-71 dosáhla 4 409 ks.

Automobil, 4x2, lehký průzkumný

Standard Beaverette Mk I



Motor čtyřválcový, 36 kW (48 bhp), Standard Beaverette, 1 778 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 6,00-16. Rozvor 2 743 mm (108 in). Celkové rozměry 4 115x1 600x1 524 mm (162x63x60 in). Hmotnost 1 855 kg (4 090 lb).

Pojmenovaný po lordu Beaverbrookovi. Tato improvizovaná vozidla byla narychlo zaváděná do výroby pro domobranu (leteckých továren, letišť atd.) po evakuaci Dunkerqu. Model Mk II měl vodorovné pásy na masce chladiče a větší průzory.

Automobil, 4x2, lehký průzkumný

Standard Beaverette Mk IV



Motor čtyřválcový, 36 kW (48 bhp), Standard Beaverette, 1 778 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a zadní nápravy s dvojitou redukcí poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery. Velikost pneumatik 9,00-13. Rozvor 1 880 mm (74 in). Celkové rozměry 3 099x1 778x2 159 mm (122x70x85 in). Hmotnost 2 159 kg (4 760 lb).

Model Mk III byl podobný, kromě ploché přední části před horní části nástavby (místo „stupňovité“). Všechny vyzbroj bylo vyrobeno asi 2 800 ks, některé používala armáda a RAF. Mnoho Beaverette bylo později upraveno na malá nákladní vozidla a pod.

Automobil, 4x2, lehký průzkumný

Morris Mk I



Motor čtyřválcový, 53 kW (71 bhp), vzadu, Morris EK, 3 501 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní kola. Hydraulické brzdy. Nezávislé přední odpružení vinutými pružinami. Vzadu pérování listovými pery. Pneumatiky 9,25-16. Rozvor 2 489 mm (98 in). Celkové rozměry 3 912x2 032x 1 880 mm (154x80x74 in). Hmotnost 3 277 kg (7 225 lb).

Model Mk II měl pohon 4 kol, tuhou přední nápravu s listovými pery a pneumatiky 9,00-16. Celková výroba dosáhla 1 000 ks Mk I a 1 050 ks Mk II. Existovaly také experimentální varianty.

Automobil, 4x4, lehký průzkumný

Humber Mk III



Motor šestiválcový, 65 kW (87 bhp), Humber, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými pery, vpředu nezávislé s příčným přem. Velikost pneumatik 9,25-16. Rozvor 2 845 mm (112 in). Celkové rozměry 4 318x1 854x2 083 mm (170x73x82 in). Hmotnost 2 985 kg (6 580 lb).

Po roce 1941 používaný armádou a RAF. Modely Mk I a Mk II byly na podvozku Snipe 4x2. Model Mk IIIA se trochu lišil. Všechny modely bylo vyrobeno celkem 3 600 ks (I–IIIA). Podvozek byl podobný typu Humber 406 kg (8 cwt) 4x4. Většinu pancíře dodala firma Metro-Cammell.

Obrněný automobil, 4x4

AEC Mk II



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 123 kW (165 bhp), AEC A197, 9 650 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná přední nebo všechna kola. Nápravy s dvojitou redukcí. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 3 480 mm (137 in). Celkové rozměry 5 690x2 718x 2 695 mm (224x107x106 in). Hmotnost 12 955 kg (28 560 lb).

Těžký obrněný automobil s šestiliberním kanonem a motorem jako u staršího tanku Valentine. Model Mk I měl motor A195, 78 kW (105 bhp). Model Mk III měl kanon 75 mm. Po roce 1941 bylo vyrobeno (všech typů) 629 ks.

Obrněný automobil, 4x4

Daimler Mk I



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 71 kW (95 bhp), Daimler, 4 095 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a přidavné převodovky (dopředu dozadu) s diferenciálem poháněná všechna kola. Hydraulické kotoučové brzdy. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Pneumatiky 10,50-20. Rozvor 2 591 mm (102 in). Celkové rozměry 3 962x2 438x2 235 mm (156x96x88 in). Hmotnost 7 112 kg (15 680 lb).

Nejdokonalejší britský obrněný automobil 2. světové války. Byl vyvinut v letech 1939/40, ve službě od roku 1941. Model Mk II měl mnoho vylepšení. Bylo vyrobeno téměř 2 700 ks obou modelů. Vyzbrojen dvouliberním kanonem.

Obrněný automobil, 4x4

Humber Mk IV



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 67 kW (90 bhp), Humber, 4 086 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvoustupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy. Pérování listovými péry. Velikost pneumatik 10,50-20. Rozvor 2 591 mm (102 in). Celkové rozměry 4 572x2 184x2 337 mm (180x86x92 in). Hmotnost 7 112 kg (15 680 lb).

Vůz byl vyvinut v letech 1940/41 a vyráběn firmou Karrier. Postupně vylepšovaný prostřednictvím modelů I až III. Model Mk IV (od roku 1942) měl americký kanon 37 mm namísto kulometu Besa 15 mm. Kanadskou verzi vyráběly firmy General Motors a Hamilton Bridge.

Obrněný automobil, 4x4

Rootes/Daimler Coventry Mk I



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 130,5 kW (175 bhp), Hercules RXLD, 9 144 cm³, SV; prostřednictvím pětirychlostní převodovky a jednostupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna kola. Hydraulické brzdy s posilovačem. Nezávislé odpružení s vinutými pružinami. Pneumatiky 13,50-20. Rozvor 2 997 mm (118 in). Celkové rozměry 4 724x2 667x2 362 mm (186x105x93 in). Hmotnost 10 433 kg (23 000 lb).

Navržený v letech 1943/44 jako možná náhrada vozidel Daimler a Humber. Omezená výroba. Operační využití hlavně po válce ve francouzské armádě. Viz *Wheels & Tracks*, č. 4.

Obrněné velitelské vozidlo, LP, 4x4

AEC Matador „Dorchester“⁴⁴

Motor šestiválcový, 71 kW (95 bhp), AEC A187, 7 580 cm³, vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvou-
stupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna
kola. Hydraulické brzdy s pneumatickým posilovačem. Pérová-
ní listovými péry. Velikost pneumatik 13,50-20. Rozvor
3 848 mm (151,5 in). Celkové rozměry 6 096x2 362x2 896 mm
(240x93x114 in). Hmotnost 12 193 kg (26 880 lb).

Také obrněné velitelské vozidlo, obrněný transportér a obr-
něná demoliční verze. Verze HP (High Power – vysoký
výkon) měla obvykle protaženou přední část (celková délka
6 756 mm). Po roce 1941 bylo vozidlo používané Královskými
spojáři.

Obrněné velitelské vozidlo, LP, 6x6

AEC 0857



Motor šestiválcový, 112 kW (150 k), AEC A198, 9 650 cm³,
vznětový; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a dvou-
stupňové přidavné převodovky poháněná zadní nebo všechna
kola. Vzduchové brzdy. Pérování listovými péry, vzadu obrače-
nými. Pneumatiky 13,50 nebo 14,00-20. Rozvor 4 178 mm
(164,5 in), rozvor zadních náprav 1 219 mm (48 in). Celkové
rozměry 7 950x2 413x2 692 mm (313x95x106 in). Hmotnost
16 969 kg (37 410 lb).

V letech 1944/45 bylo vyrobeno 151 ks verzí HP (High
Power) a LP (Low Power – nízký výkon), které se lišily hlavně
spojovacím vybavením. Osádka 8. Zadní prostor byl rozdělen
na štábní a spojovací oddělení.

Obrněný transportér vojsk, 6x6

Alvis Saracen, FV603



Motor osmiválcový, 119 kW (160 bhp), RR B80, 5 675 cm³,
IOE; prostřednictvím pětirychlostní převodovky s předvolícem,
přidavné převodovky (vpřed i vzadu) a diferenciálu poháněná
všechna kola. Hydraulické brzdy. Řízení předních a prostřed-
ních kol. Nezávislé zavěšení se zkruťnou tyčí. Pneumatiky
11,00-20. Rozvor 1 524 + 1 524 mm (60 + 60 in). Celkové roz-
měry 4 851x2 515x2 438 mm (191x99x96 in). Hmotnost
8 636 kg (19 040 lb).

Pro britskou i jiné armády vyráběný od počátku 50. let až do
roku 1972. Existovalo několik variant a úprav (včetně velitel-
ského vozidla).

Obrněný automobil, 6x6

Alvis Saladin, FV601



Motor osmiválcový, umístěný vzadu, 119 kW (160 bhp), RR
B80, 5 675 cm³, IOE; prostřednictvím pětirychlostní převodov-
ky (jako u Saracenu) poháněná všechna kola. Hydraulické ko-
táčové brzdy s posilovačem. Nezávislé zavěšení se zkruťnými
tyčemi. Pneumatiky 12,00-20. Rozvor 1 524 + 1 524 mm
(60 + 60 in). Celkové rozměry 4 928x2 540x2 261 mm
(194x100x89 in). Hmotnost 10 478 kg (23 100 lb).

Vyráběný od 50. let do roku 1972 pro britské jednotky a na
export. Hlavní výzbroj kanon 76 mm. Na podobných podvoz-
cích se vyráběl odtahovací Salamander a obojživelná nákladní
vozidla Stalwart.



Transportér, pásový, univerzální

Thornycroft (a další výrobci)

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento pásový transportér byl hodně využíván britskými jednotkami i složkami Britského společenství národů. Byl vyvinut firmami Carden-Lloyd a Vickers-Armstrongs a vyráběn ve velkém množství s mnoha malými odlišnostmi jak ve Velké Británii, tak i v několika dalších státech. Rozdílly byly většinou v typu motoru (všechno Ford V8) a v úpravách nástavby a účelového vybavení. Vedle variant Bren, Cavalry a Scout existovaly typy průzkumné, minometné a osobní, ale také (od roku 1940) univerzální.

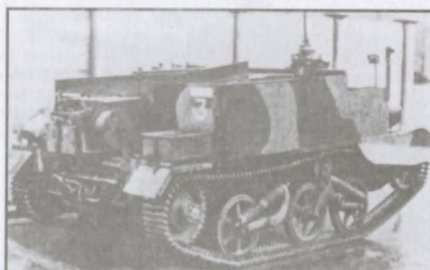
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Ford osmiválcový vidlicový, kapalinou chlazený vznětový s postranními ventily uložený vzadu. Zdvihový objem 3 621 cm³. Maximální výkon 45 kW (60 bhp) při řízených 2 840 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 4 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon zadních hnacích kol. Stálý převod nápravy 5,83:1. Mechanické brzdy. Tlumené zavěšení typu Horstmann s vinutými pružinami. Řízení natočením pásů (pro prudké zabočení přibrzděním jednoho pásu). Šířka pásu 508 mm, pojezdová kola s plnými pryžovými obrubami. Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 91 litrů (20 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozchod středů pásů 1 600 mm (63 in). Délka na zemi 1 600 mm (63 in). Celková délka 3 658 mm (144 in), šířka 2 057 mm (81 in), výška 1 588 mm (62,5 in). Světla výška 203 mm (8 in). Hmotnost 3 302 kg (7 280 lb), celková hmotnost 3 862 kg (8 515 lb).

Nahoře: Universal No. 1, Mk I. *Dole vlevo:* Bren Carrier. *Dole vpravo:* AOP Carrier (průzkumný).





Transportér, pásový, Loyd

Wolseley (a další výrobci)

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Tento transportér zavedený v roce 1940 firmou Vivian Loyd & Co. byl v koprodukcii vyráběn také jinými firmami, včetně Dennis, Ford (4 213 kusů, 1943–44), Sentinel a Wolseley. Byl zkonstruován z mechanických dílů Ford, používal se pro různé účely, od přepravy vojsk a zbraní až po tažení protitankových kanonů. Mnoho osobních transportérů (TPC) bylo vybaveno pro jiné účely, např. kladení kabelů. Vedle britského motoru Ford V8 s 63 kW (85 bhp) se využívaly také motory amerického Fordu, 63 kW (85 bhp), 67 kW (90 bhp) a 71 kW (95 bhp).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Motor Ford osmiválcový vidlicový, zážehový s postranními ventily uložený vzadu. Zdvihový objem 3 621 cm³. Výkon 63 kW (85 bhp) při 3 500 ot/min, při 2 840 ot/min výkon 45 kW (60 bhp). Suchá kotoúčová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohony předních hnacích kol. Stálý převod nápravy 6,6:1. Mechanické brzdy na předních a zadních ozubených kolech. Horstmannovo zavěšení s dvojími vinutými pružinami. Řídicí páky (uprostřed) působící na všech čtyřech brzdách. Šířka pásu 241 mm (9,5 in). Pojezdová kola s pryžovými obručemi 508 mm (20 in). Elektrická soustava 6 V. Objem paliva 91 litrů (20 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Rozchod středů pásů 1 670 mm (65,75 in). Délka pásu na zemi 1 905 mm (75 in). Celková délka 14 140 mm (163 in), šířka 2 070 mm (81,5 in), výška (s překrytím / bez překrytí) 2 134/1 422 mm (84/56 in). Světla výška 254 mm (10 in). Hmotnost 3 810 kg (8 400 lb).

Nahoře: Carrier. *Dole vlevo:* startovací a nabíjecí. *Dole vpravo:* pro kladení kabelů.



Transportér, pásový, Oxford Mk I

Wolseley CT20



Motor osmiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 82 kW (110 bhp), Cadillac, 5 660 cm³, SV; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky Hydramatic a dvoustupňové přídavné převodovky poháněná přední hnací kola. Diferenciál s řízeným závěrem Cletrac. Pásky 305 mm (12 in). Podvozková kola 508 mm (20 in). Celkové rozměry 4 496x2 311x1 702 mm (177x91x x67 in). Hmotnost 6 198 kg (13 665 lb).

Navržený ke konci 2. světové války, aby nahradil existující typy pásových transportérů, v roce 1946 však bylo objednáno pouze 400 ks (T352434-833) pro tažení děl a jiné účely. Typ Cambridge FV401 (náhrada transportéru Loyd) zůstal experimentální.

Tank, lehký, MK VIB

Vickers-Armstrong



Motor šestiválcový, 66 kW (89 bhp), Meadows ESTL, 4 496 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní (s rychloběhem) převodovky poháněná přední hnací kola. Řídicí spojky, soukolí stálého záběru s planetovou redukcí. Mechanické brzdy. Horstmannovo zavěšení s vinutými pružinami. Celkové rozměry 3 886x2 057x2 235 mm (153x81x88 in). Hmotnost 4 064 kg (8 960 lb).

Vyráběný firmou VA a některými dalšími. Série Mk VI (Mks VI, VIA, VIB, VIC) byla na začátku 2. světové války britským standardem lehkého tanku. Mnohé byly později přeměněné na protiletadlové tanky.

Tank, lehký, Mk VII, Tetrarch I

Vickers-Armstrong A17E1



Motor dvanáctiválcový plochý, umístěný vzadu, 123 kW (165 bhp), Meadows MAT, 8 858 cm³, OHV; prostřednictvím pětirychlostní (s rychloběhem) převodovky a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Brzdění zakříváním pásů a řízení diferencovaným brzděním. Pneumatické odpružení. Pásky 241 mm (9,5 in), kola 724 mm (28,5 in). Celkové rozměry 4 115x2 311x2 032 mm (162x91x80 in). Hmotnost 7 620 kg (16 800 lb).

Omezená výroba počátkem 2. světové války. Některé byly použité při výsadkách. Viz *Wheels & Tracks*, č. 15.

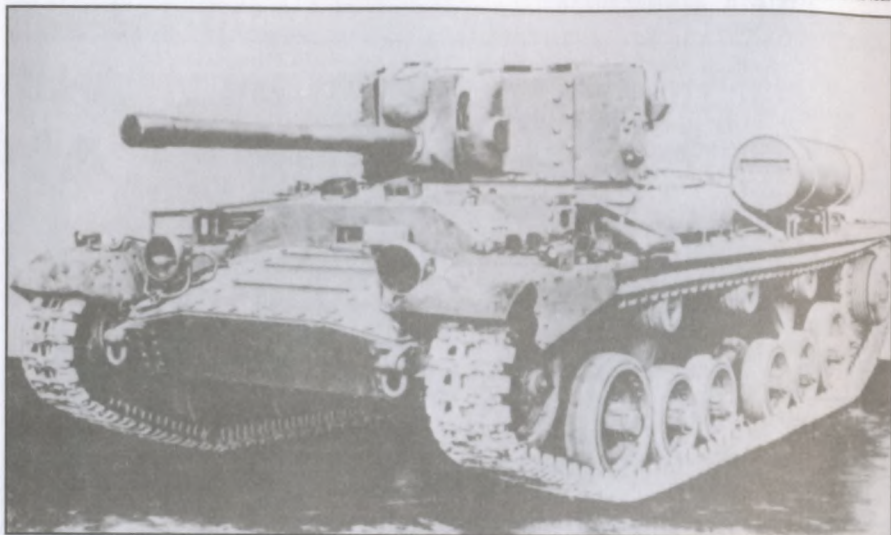
Tank, pěchotní, Matilda IV CS

Vulcan Foundry, A12



Motor šestiválcový, umístěný vzadu, 71 kW (95 bhp), Leyland E148/E149, vznětový; prostřednictvím šestirychlostní převodovky Wilson a diferenciálu s řízeným závěrem a s řídícími spojkami Rackham poháněná zadní hnací kola. Zavěšení s vinutými pružinami a lomenými pákami ukrytými za pancéřovými kryty. Pásky 356 mm (14 in). Celkové rozměry 5 613x2 591x2 515 mm (221x102x99 in). Hmotnost 26 943 kg (59 400 lb).

Podpůrná verze s houfnicí 76,2 mm (standardní Matildy měly kanon 2 lb). Matilda I a II používala vznětové motory AEC s 65 kW (87 bhp). Celková výroba typů I až IV dosáhla v letech 1939–41 téměř 3 000 ks.



Tank, pěchotní, Mk III, Valentine

Vickers-Armstrong

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Valentine byl navržený v roce 1938 a podvozek měl hodně společného s tanky Cruiser A9 a A10. Do roku 1944 bylo třemi společnostmi vyrobeno přes 8 000 kusů, včetně kanadských 1 420 ks (pro SSSR). První modely měly zážehový nebo vznětový motor AEC, později byly používány vznětové motory GM. Odvozeniny zahrnovaly mostní vozidla, plamenometné tanky, odminovací vozy, samohybná děla atd. Valentine byl v roce 1943 jedním z nejdůležitějších britských obrněných vozidel a představoval téměř čtvrtinu národní výroby tanků. Výzbroj se lišila podle modelu (2 lb, 6 lb, 75 mm).

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

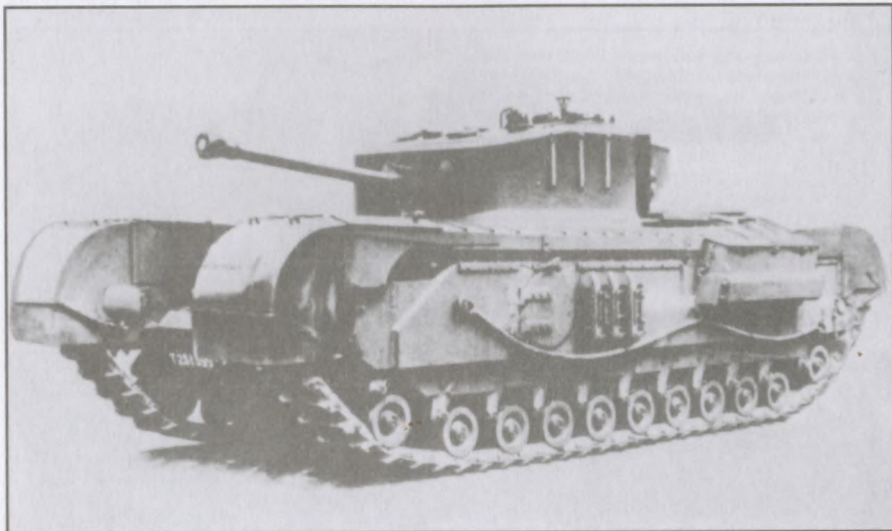
Motor GM 671S, šestiválcový, dvoudobý kapalinou chlazený vznětový, uložený vzadu. Zdvihový objem 6 926 cm³. Maximální výkon 97 kW (130 bhp) při 1 850 ot/min, později 119 kW (160 bhp), GM 671A. Suchá kotoučová spojka. Převodovka 5 stupňů vpřed, 1 vzad. Pohon zadních hnacích kol. Konečný převodový poměr 10,2:1 (plus 1,32 kuželového soukolí). Řízení vícelamelovými spojkami a brzdami Girling. Zavěšení tlumené pohybem s tlačnými pružinami. Šířka pásu 356 mm (14 in). Pojezdová kola 610 a 496 mm. Elektrická soustava 24 V. Objem paliva 182 litrů (40 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Celková délka 5 893 mm (232 in), šířka 2 667 mm (105 in), výška 2 108 mm (83 in). Světlá výška 406 mm (16 in). Hmotnost s nákladem 17 282 kg (38 100 lb).

Nahoře: Valentine IX (kanon 6 lb). *Dole:* samohybný kanon 17 lb, Archer (*vlevo*) samohybný kanon 25 lb, Bishop.





Tank, pěchotní, Mk IV, Churchill

Vauxhall, A22

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Model A22 navrhla v roce 1940 firma Vauxhall Motors s motorem, který byl vyvinut pro neúspěšný typ A20. A22 byl navržen v rekordním čase a velmi se lišil od ostatních tanků té doby svými pásy a malými zavěšenými podvozky. Po první sérii v roce 1941 byl Churchill, jak byl A22 pokřtěn, vyráběn skupinou 11 dodavatelů pod „dohledem“ firmy Vauxhall. Celkem bylo vyrobeno 5 640 kusů. Existovalo množství modelů, variant a odvozenin, např. mostní, plamenometné, kladení rohoží, AVRE, vyprošťovací a BARV.

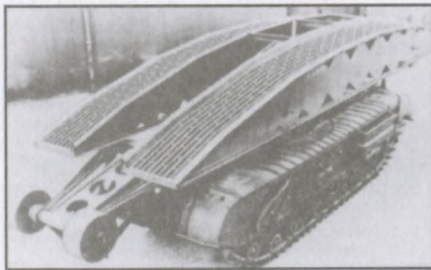
TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Plochý, dvanáctiválcový, kapalinou chlazený zážehový motor Vauxhall s postranními ventily, uložený vzadu. Zdvihový objem 21 241 cm³. Maximální výkon 261 kW (350 bhp) při 2 200 ot/min. Suchá kotoučová spojka. Převodovka Merritt-Brown 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohon zadních hnacích kol, poměr 10:6. Řízení planetovými převody ovládanými hydraulickými brzdami. Podvozek (2x11) s vinutými pružinami. Šířka pásu 356 mm. Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 682 litrů (150 galonů).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Celková délka 7 671 mm (302 in), šířka 3 251 mm (128 in), výška 2 489 mm (98 in). Světla výška 508 mm (20 in). Hmotnost s nákladem 41 658 kg (91 840 lb).

Nahoře: Churchill VII (75 mm). Dole vlevo: podvozek 76mm děla. Dole vpravo: mostní vozidlo.



Tank, křižníkový, Mk IVA

Nuffield, A13 Mk II



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 253,5 kW (340 bhp), Liberty 27 040 cm³, OHC; prostřednictvím čtyřrychlostní převodovky a planetové řídicí konečné převodovky Wilson poháněná zadní hnací kola. Zavěšení s vlnitými pružinami typu Christie. Pásky 257 mm (10,1 in). Celkové rozměry 3 480x2 540x2 591 mm (234x103x87 in). Hmotnost s nákladem 14 987 kg (33 040 lb).

Výzbroj dvoulůbní kanon a 2 kulomety. Osádka 4. Vylepšená verze typu Mk III. Vyrobeno několik stovek kusů. Použitý ve Francii (1940) a v severní Africe (1940–41).

Tank, křižníkový, Mk V, Covenanter III

LMS, A13 Mk III



Motor dvanáctiválcový plochý, umístěný vzadu, 209 kW (280 bhp), Meadows DAV, OHV; prostřednictvím šestirychlostní předvolitelné převodovky Wilson a dvoustupňového řídicího rozvodu poháněná zadní hnací kola. Mechanické brzdy. Zavěšení typu Christie. Pásky 273 mm (10,75 in). Celkové rozměry 5 944x2 616x2 210 mm (234x103x87 in). Hmotnost s nákladem 18 289 kg (40 320 lb).

Vyzbrojený dvoulůbním kanonem a kulometem Besa. Osádka 4. Několik verzí lišících se drobnostmi. Některé měly houfnici 76 mm (verze CS). Také mostní vozidlo 10,36 m. LMS označovalo železniční společnost London, Midland a Skotsko.

Tank, křižníkový, Mk VIII, Centaur III

Leyland, A27



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 294,5 kW (395 bhp), Liberty Mk V, 27 040 cm³, OHC; prostřednictvím pětirychlostní převodovky Merritt-Brown a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Hydraulické řídicí brzdy. Zavěšení typu Christie. Pásky 356 mm (14 in). Celkové rozměry 6 325x2 896x2 362 mm (249x114x 93 in). Hmotnost s nákladem 27 941 kg (61 600 lb).

Verze období mezi modely Crusadere a Cromwell s motorem RR. Od poloviny roku 1942 bylo vyrobeno asi 950 ks (všech verzí). Mnohé byly později přeměněny na vyprošťovací, buldozery apod.

Tank, křižníkový, Mk VIII, Cromwell

Leyland, A27M



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 447 kW (600 bhp), RR Meteor, 27 027 cm³, OHC; prostřednictvím pětirychlostní převodovky Merritt-Brown a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Hydraulické řídicí brzdy. Zavěšení typu Christie. Pásky 356 nebo 394 mm (14 nebo 15,5 in). Celkové rozměry 6 350x2 896x2 515 mm (250x114x 99 in). Hmotnost s nákladem 27 941 kg (61 600 lb).

Hlavní kanon 75 mm a 2 kulomety. Osádka 5. S 64 km/h jeden z nejrychlejších tanků 2. světové války. Na obrázku je zachovaný kus (sbírka A. F. Budge Military Collection).



Tank, křižníkový, Mk VI, Crusader

Nuffield, A15

VŠEOBECNÉ ÚDAJE:

Crusader (jak se stal známým v roce 1940), zavedený v roce 1939, byl vyráběn 9 firmami pod „patronací“ společnosti Nuffield's Mechanizations and Aero Ltd. (přejmenovanou v roce 1942 na Nuffield Mechanizations Ltd). Bylo vyrobeno hodně přes 5 000 kusů. Během služby v severní Africe (1941–43) se však tyto tanky ukázaly být dost nespolehlivé. Hlavní výzbrojí byl dvou- nebo šestiliberní kanon nebo houfnice 76 mm, záleželo na označení. Osádka 5. Po roce 1942 byly mnohé přeměněny na protiletadlové, vyprošťovací, buldozery a tahače děl.

TECHNICKÉ PODROBNOSTI:

Vzadu uložený motor Nuffield Liberty, dvanáctiválcový vidlicový, kapalinou chlazený zážehový s rozvozem OHC. Zdvihový objem 27 045 cm³. Výkon 253,5 kW (340 bhp) při 1 150 ot/min. Suchá, vícelamelová spojka. Převodovka 4 stupně vpřed, 1 vzad. Pohón zadních hnacích kol. Stálý převod 4,07:1 a redukce 1,25:1. Planetová převodovka Wilson a pneumaticky řízené smykové brzdění. Zavěšení typu Christie s vinutými pružinami. Šířka pásu 246 mm (9,7 in). Kola 813 mm (32 in). Elektrická soustava 12 V. Objem paliva 500 litrů (110 galonů) + 136 litrů (30 galonů) přídavná nádrž.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Celková délka 5 969 mm (235 in), 6 274 mm (247 in) s přídavnou nádrží, šířka 2 642 mm (104 in), výška 2 235 mm (88 in). Světla výška 406 mm (16 in). Hmotnost s nákladem 19 305 kg (42 560 lb).

Nahoře: Crusader I (s kanonem 2 lb). Dole vlevo: Crusader II, tahač děla Mk I. Dole vpravo: Crusader III, protiletadlový Mk II.



Samohybný kanon, Avenger

Leyland, A30



Motor dvanáctiválcový vidlicový, umístěný vzadu, 447 kW (600 bhp), RR Meteor, 27 027 cm³, OHC; prostřednictvím pětirychlostní převodovky Merritt-Brown a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Hydraulické řídicí brzdy. Vylepšené odpružení typu Christie. Pásky 394 mm. Celkové rozměry 7 391 (zádě děla, jako na obrázku) x 3 048 x 2 210 mm (291 x 120 x 87 in). Hmotnost s nákladem 31 497 kg (69 440 lb).

Odvozené od tanku Challenger a mechanicky podobné Cromwellu. Kanon 17 lb. Zkonstruované v letech 1943/44, ale objednávka asi 230 ks dokončena až v roce 1946.

Tank, křižníkový, Comet

Leyland, A34



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 447 kW (600 bhp), vzadu, RR Meteor, 27 027 cm³, OHC; prostřednictvím pětirychlostní převodovky MB a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Hydraulické řídicí brzdy. Vylepšené odpružení typu Christie. Pásky 394 mm (15,5 in). Celkové rozměry 6 553 (zádě děla) x 3 048 x 2 667 mm (258 x 120 x 105 in). Hmotnost s nákladem 35 743 kg (78 800 lb).

Kanon 17 lb (77 mm) s krátkou hlavní a 2 kulometry. Osádka 5. Vyvinutý v roce 1944 s celosvařovanou nástavbou a věží a úspěšně použitý v posledních fázích 2. světové války.

Tank, křižníkový, střední, Centurion 2

Leyland/ROF/Vickers, A41A



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 447 kW (600 bhp), vzadu, RR Meteor, 27 027 cm³, OHC; prostřednictvím pětirychlostní převodovky MB a diferenciálu s řízeným závěrem poháněná zadní hnací kola. Upravené zavěšení typu Horstmann. Pásky 610 mm. Celkové rozměry (na obr.) 8 611 x 3 378 x 2 946 mm (339 x 133 x 116 in). Délka bez děla 7 569 mm (298 in). Hmotnost s nákladem 48 820 kg (107 630 lb).

Zavedený v roce 1945. „Cent“ byl prvním britským poválečným středním tankem. Bylo vyrobeno asi 4 000 ks (2 500 ks pro export) 13 modelů. Varianty zahrnovaly vyprošťovací a mostní tanky.

Tank, těžký, Conqueror 1

ROF, FV214



Motor dvanáctiválcový vidlicový, 604 kW (810 bhp), vzadu, Rover Meteor M120, 27 027 cm³, OHC se vstřikováním paliva; zadní hnací kola poháněná prostřednictvím pětirychlostní převodovky MB/díř. se závěrem. 8 závěsů, každý se 2 pojezdovými koly a 3 sousřednými pružinami. Celkové rozměry 7 849 (s dělem 11 887) x 3 988 x 3 150 mm (309, s dělem 468 x 157 x 124 in). Hmotnost s nákladem 66 043 kg (145 600 lb).

Kanon 120 mm. Omezená výroba na počátku 50. let. Také Mk II, III a odvozeniny (včetně vyprošťovacího tanku). Používal se do roku 1966. Caernarvon byl podobný, ale s věží Centurionu.

Zkratky

bhp	koňská síla
cid	zdvihový objem v kubických palcích
cu in	kubický palec
cwt	cent weight, jednotka hmotnosti
č.	číslo
dif.	diferenciál(y)
gal	galon
IOE	inlet-over-exhaust (F-head), rozvod s protilehlými ventily (F hlava)
IP	Indian Pattern, indický vzor
lb	libra
Lkw	Lastkraftwagen, nákladní automobil
MAP	Military Assistance Program; Program vojenské pomoci (USA; od počátku 60. let)
MDAP	Mutual Defense Assistance Program, Program vzájemné obranné pomoci (USA; do počátku 60. let)
NATO	North Atlantic Treaty Organization, Organizace Severoatlantického paktu
NDR	Německá demokratická republika
OHC	overhead camshaft, rozvod se svislým uspořádáním ventilů s vačkovým hřídelem v hlavě
OHV	overhead valves, rozvod se svislým uspořádáním ventilů
ot/min	otáčky za minutu
Pkw	Personenkraftwagen, osobní automobil
QMC	jednotky Quartermaster (Quartermaster Corps, USA)
RAF	Royal Air Force, Královské letectvo (VB)
RASC	Royal Army Service Corps, Královské jednotky armádních služeb
RFC	Royal Flying Corps, Královský letecký sbor (předchůdce RAF)
RN	Royal Navy, Královské námořnictvo (VB)
SV	side valves, rozvod s postranními ventily
USAF	United States Air Force, Letectvo Spojených států
USMC	United States Marine Corps, Námořní pěchota Spojených států
USN	United States Navy, Námořnictvo Spojených států
VB	Velká Británie

O AUTOROVÍ

Bart Vanderveen se stal od doby druhé světové války, kdy byl mladíkem v okupovaném Holandsku, součástí světa vojenských vozidel – jak historických, tak i moderních. Byl fascinovaný obrovskou škálou automobilového vybavení, nejprve wehrmachtu a později osvoboditelů – Spojenců. Začal sbírat fotografie, příručky a všechny ostatní tištěné materiály, které se dostaly do jeho nadšených rukou. Jedním z výsledků jeho koníčka je velká referenční a fotografická knihovna, o kterou se vždy rád podělí s jinými nadšenci. Jeho první kniha vyšla v roce 1969, pak následovalo mnoho dalších titulů – jedním z nejznámějších je *Fighting Vehicles Directory* (Průvodce bojovými vozidly) vydavatelství Observer. Je autorem četných článků a příspěvků o vojenských i jiných vozidlech v mnoha časopisech a knihách, několikrát vystupoval také v rozhlasu a v televizi. Svými vědomostmi získal mezinárodní pověst znalce a konzultace často poskytuje jak armádě, tak i civilní správě. V roce 1982 se stal redaktorem mezinárodního časopisu *Wheels & Tracks* (Kola a pásy), přehledu vojenských vozidel, který vydává nakladatelství After the Battle.

Bart Vanderveen

ENCYKLOPEDIE HISTORICKÝCH VOJENSKÝCH VOZIDEL

Z anglického originálu Historic Military Vehicles Directory,
vydaného nakladatelstvím After the Battle, Londýn, roku 1989,
přeložil George J. Dvorsky.

Odborná revize ing. Zdeněk Pátek, CSc., Zdeněk Pátek jr. a ing. Eva Aligerová.

Vydal jako svou tisící osmistou šestou publikaci

IŽ, s. r. o., Václavské náměstí 36, Praha 1, roku 1999.

Návrh obálky a grafická úprava Karel Kárász.

Externí redakce Encyklopedický dům, s. r. o., Praha.

Odpovědná redaktorka Vladimíra Vaníčková.

Jazyková redaktorka Zdena Grigarová.

Sazbu připravil Radek Novotný.

Vytiskl FINIDR, spol. s r. o., Lipová, Český Těšín.

Vydání první.

Doporučená cena 380,00 + 19,00 DPH = 399 Kč

Distribuci výtisku pro zrakově postižené a nevidomé čtenáře provádí: Pro členy zasilatelské knihovny Nadace ECCE HOMO Brno. Kontaktní adresa pro písemný styk: Pošt. příhr. 454, 660 54 Brno 2.

Všechny **knižní tituly** nakladatelství Ivo Železný si můžete objednat na adrese:
Služba čtenářům, nakladatelství Železný, Tuchorazská 17, 282 01 Český Brod
tel.: 0203/620 150, e-mail: zelezny@mbox.vol.cz

Kompletní knižní produkci nakladatelství Ivo Železný vám nabídnou pražská knihkupectví Křižíkova v Praze 8-Karlíně (Thámova 115, přímo u stejnojmenné stanice metra trasy B) a Modré knihkupectví v areálu obchodního střediska Unimarket (přímo u stanice metra trasy B Lužiny). Totéž vám může poskytnout virtuální knihkupectví Eliška – Pl@neta knih na internetové adrese <http://knihy.planeta.cz>

Encyklopedie historických vojenských vozidel je unikátním, bohatě ilustrovaným průvodcem, který nemá obdoby co do rozsahu všeobecných a technických údajů o dopravních a bojových vozidlech, vyráběných hlavně od poloviny 30. let po léta šedesátá pro pozemní vojska, letectvo a další složky.

Přehled začíná paraskútry a motocykly, pokračuje běžnými vozidly, včetně vícekolových a pásových strojů, a končí obrněnými automobily a tanky. To vše je rozděleno podle země výroby, od Argentiny po Velkou Británii – celkem 23 zemí.

Každá kapitola začíná popisem činností vztahujících se k motorizaci ozbrojených sil země a úvodní obrazový materiál představuje typická bojová vozidla vyráběná počátkem 20. století včetně období 1. světové války.

Encyklopedie byla připravena pod patronací časopisu *Wheels & Tracks* a je obsáhlejší náhradou oblíbeného *Průvodce bojovými vozidly* (Fighting Vehicles Directory), základního referenčního díla posledních patnácti let. Je nenahraditelná pro každého, kdo se zajímá o vojenskou historii a všeobecně o motorová vozidla.

ISBN 80-240-0805-X



9 788024 008059